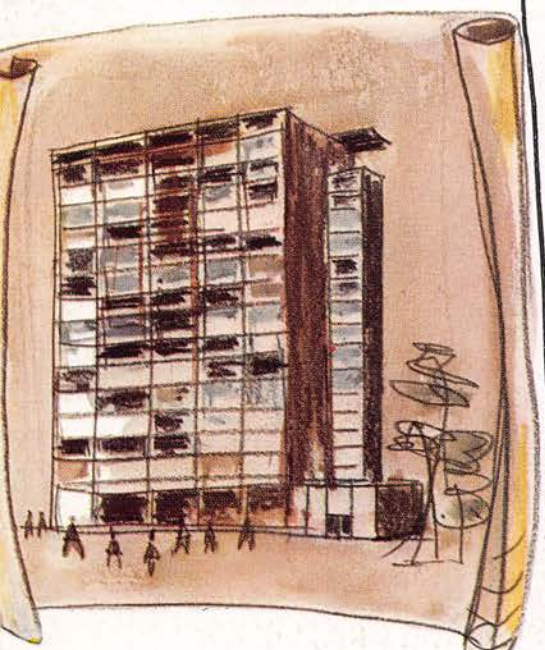
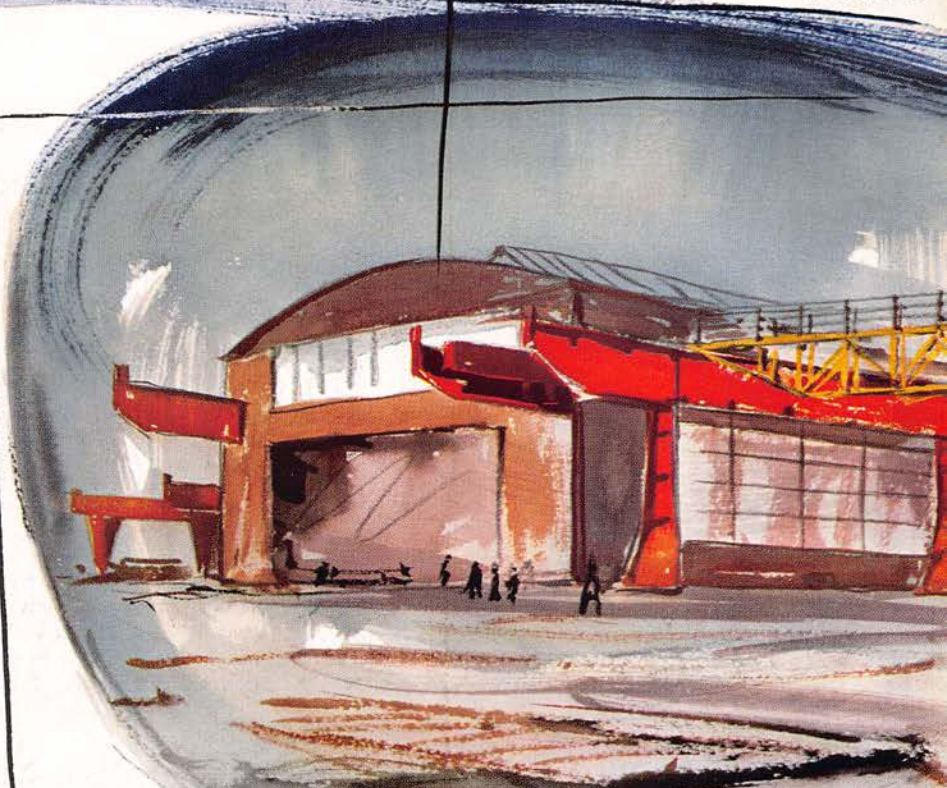
DEUTSCHE WERFT

Dez. 57

WERKZEITUNG





Das Jahr 1957 stand im Zeichen weitestmöglicher Erfüllung unseres ungewöhnlich großen Neubauprogramms von mehr als 1,7 Millionen tdw, mit dem wir in das abgelaufene Jahr eingetreten sind.

Da dieses Arbeitsprogramm außer zahlreichen schnellen Motorschiffen für den Liniendienst für deutsche und ausländische Reeder eine Serie von 10 großen Erzschiffen von je 35 500 tdw und 11 Turbinen-Tankern von je 45 000 tdw umfaßt, wird es verständlich sein, daß wir bei der Unübersichtlichkeit der Weltwirtschaftslage bemüht blieben, die Zahl unserer vorliegenden Aufträge nicht noch weiter zu steigern.

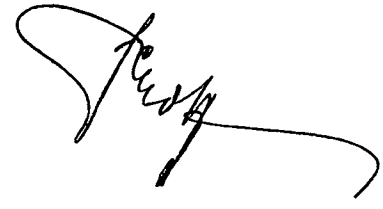
Zahlreiche Anfragen wurden, soweit sie außerhalb unseres Standard-Bauprogramms lagen, abgelehnt. Neubauwünsche unserer alten Kundschaft und im besonderen der deutschen Reeder wurden im beiderseitigen Einvernehmen für eine möglichst nahe Erfüllung vorgemerkt für den Zeitpunkt, zu dem die von uns eingeleiteten Maßnahmen zur Erweiterung unserer Neubaukapazität sich auf unsere Produktion auswirken werden.

Das in unsere Werftplanung einbezogene neue Gelände Finkenwerder-West, auf dem eine große Schiffbauwerkstatt entsteht, die ausschließlich der Bearbeitung schwerer Bleche dient und in den letzten Wochen bereits in Betrieb genommen worden ist, und ein Großhelgen für den Bau größter Schiffe Ende 1958 mit den erforderlichen fahrbaren Kranen und Schweißanlagen zur Verfügung stehen wird, soll der Steigerung des Ausbringens unserer jährlichen Neubautonnage dienen.

Mit der Fertigstellung dieser Neuanlagen sowie des im Bau befindlichen Schwimmdocks für Schiffe bis 65 000 tdw hoffen wir, daß der DW und ihrer Belegschaft alle Mittel zur Verfügung stehen werden, um auch größte Aufgaben, die die Schiffahrt in den kommenden Jahrzehnten zu irgendeiner Zeit an uns stellen sollte, zu bewältigen.

Wir hoffen, daß die gesamte Belegschaft unserer Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg, der wir für ihre Einsatzbereitschaft im abgelaufenen Jahre danken, uns auch im kommenden Jahre zu erfolgreicher Mitarbeit zur Seite stehen wird.

In diesem Sinne wünschen wir allen unseren Mitarbeitern fröhliche Weihnachten und ein gesundes neues Jahr!



Die Titelseite illustriert in kurzen Zügen die Ergebnisse und Probleme des Jahres 1957. Oben links: Zusammenbau eines 36 000-t-Erzschiffes im Dock. Daneben: Die Pfähle für den Großhelgen werden gerammt. Mitte links: Fahrgastschiff „Jerusalem" und rechts: „Rio Macareo" unter Palmen (siehe Aufsatz von Fricke). Unten links: Ein vieldiskutiertes Projekt: Das neue Bürogebäude. (Die Zeichnung zeigt nur eine von vielen Möglichkeiten und ist noch nicht verbindlich für die Ausführung.) Unten rechts: Die kürzlich fertiggestellte Halle für die Bearbeitung schwerster Bleche. cl.

WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 12 · 27. Dezember 1957

Die Deutsche Werft im Weltschiffbau

Ein Rückblick auf 1957 und Ausblick auf die kommenden Jahre

Von Dr. William Scholz

Wo stehen wir heute? — Diese Frage ist in der letzten Zeit in den großen Wirtschaftszeitungen der Welt zu einer ständigen Rubrik geworden, es soll damit ganz allgemein die Frage aufgeworfen werden, ob die augenblicklich ungewöhnlich starke Beschäftigungslage in einzelnen Industriezweigen und besonders im Schiffbau einer normalen Entwicklung entspricht oder in der letzten Zeit Umstände eingetreten sind, die als ungesund zu bezeichnen sind und der Abänderung bedürfen.

Die Jahre nach dem Korea-Boom hatten im Weltschiffbau zu einer starken Zurückhaltung in der Erteilung von Aufträgen, besonders für Tanker, große Erzschiffe und Bulk-Frachter geführt. Gleichzeitig hatte im Hinblick auf den Mangel an Schiffsoffizieren und Mannschaften und aus dem Wunsche heraus, die Betriebskosten der Schiffe weitmöglichst herabzusetzen, ein Zug zur Vergrößerung der Tragfähigkeit der einzelnen Schiffe eingesetzt, der zusammen mit dem noch vorliegenden Nachholebedarf und der natürlichen Entwicklung des Weltmarktes dazu geführt hatte, die bis dahin üblichen Standard-Typen in ihrer Tragfähigkeit ungewöhnlich stark heraufzusetzen. Schiffe von 65 000—80 000 tdw wurden besonders von japanischen Werften in Auftrag genommen, und das 100 000-t-Schiff erschien zum ersten Male auf dem Weltmarkt.

Was vor zwei Jahren beim Bau des ersten Supertankers von 45 000 tdw noch als Einzelerscheinung gewertet wurde, ist heute zum Normaltyp für große Tanker geworden. Aus der letzten vom American Bureau of Shipping herausgegebenen Veröffentlichung im November 1957 ist zu ersehen, daß von den von dieser Klassifikations-Gesellschaft kontrollierten Schiffen allein 103 Schiffe von 45 000 tdw und mehr im Bau sind.

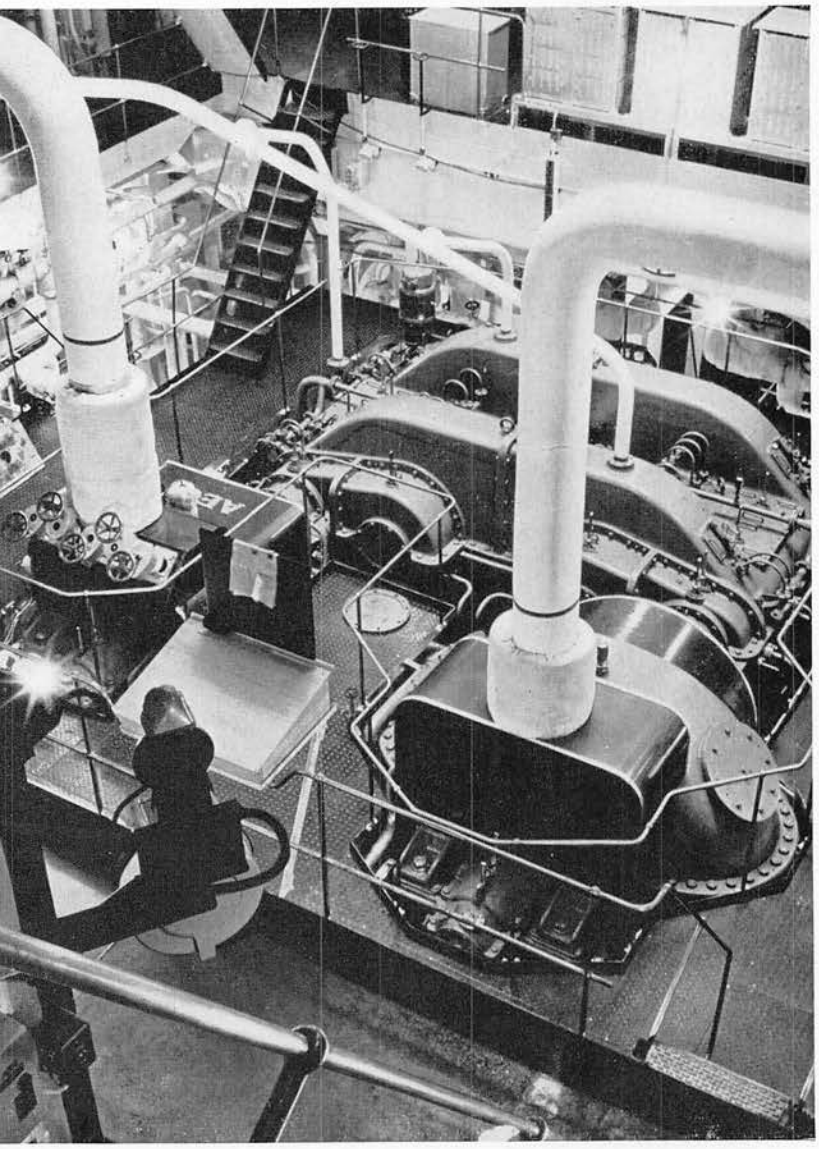
Die Deutsche Werft hat außer einer größeren Anzahl von Erzschiffen von 35 500 tdw und Tankern von 36 000 tdw und mehr, 11 Supertanker von 45 000 tdw in Auftrag.

Der am Jahresanfang vorliegende ungewöhnlich hohe Auftragsbestand von mehr als 1,5 Millionen tdw hat uns veranlaßt, für das abgelaufene Jahr 1957 größte Zurückhaltung in der Hereinnahme weiterer Neubauaufträge zu üben.

Die unübersichtliche Lage auf dem Weltmarkt, die stark schwankenden Preise, besonders für Nichteisen-Metalle, aber auch für alle übrigen Zulieferungen für den Schiffbau und die noch immer nicht zur Ruhe gekommene Forderung nach höheren Löhnen machten jeden Abschluß zu Festpreisen im Augenblick unmöglich, vor allem, solange das Fehlen einer klaren Arbeitszeit- und Lohnpolitik die Gütererzeugung belastet.

Wir müssen versuchen — ganz besonders im Schiffbau mit seinen langen Lieferzeiten für die einzelnen Bauobjekte von 5—6 Jahren — wieder zu festen Preisen zu kommen, was nur zu erreichen sein wird, wenn es gelingt, die durch die Arbeitszeitverkürzung geschwächte Produktionsgrundlage wieder zu festigen.

Voraussetzung hierfür ist, daß die Lohnentwicklung in ein unmittelbares Verhältnis zur Gütererzeugung gebracht wird, d. h. eine Lohnsteigerung und damit eine Hebung

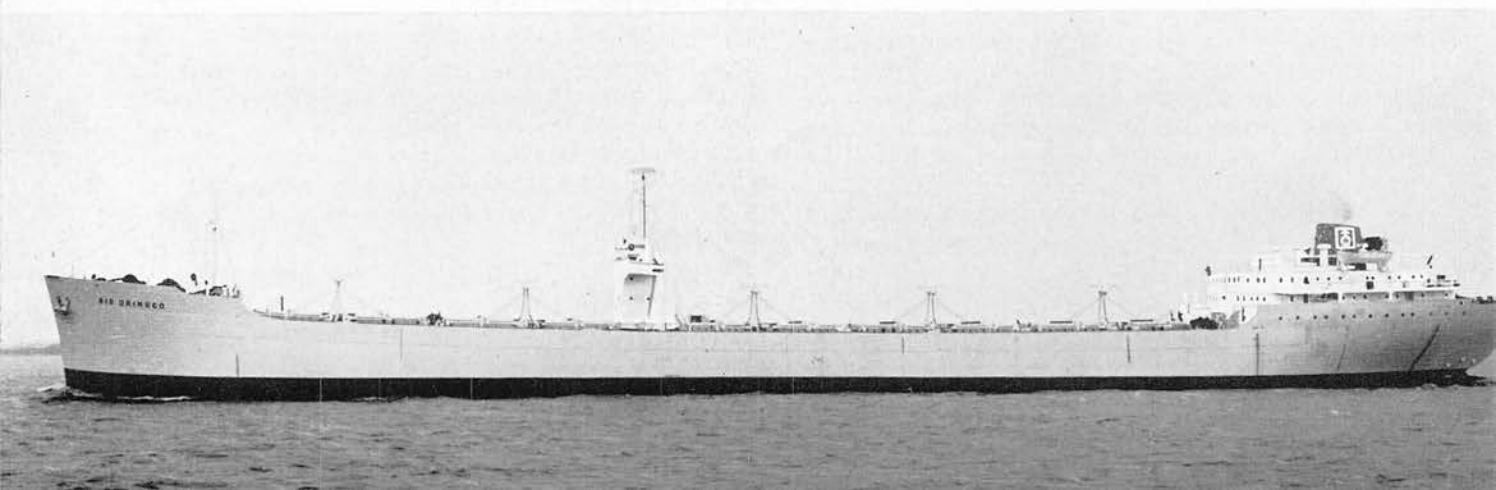


Turbinen-Tanker „Caroline Oetker", 32 500 tdw

Länge über alles . . .	201,164 m = 660′ 0″
Länge zwisch. den Loten	192,024 m = 630′ 0″
Seitenhöhe	13.870 m = 45′ 6″
Tiefgang	10,430 m = 34′ 2¾″
Geschwindigkeit . . .	16,5 Knoten

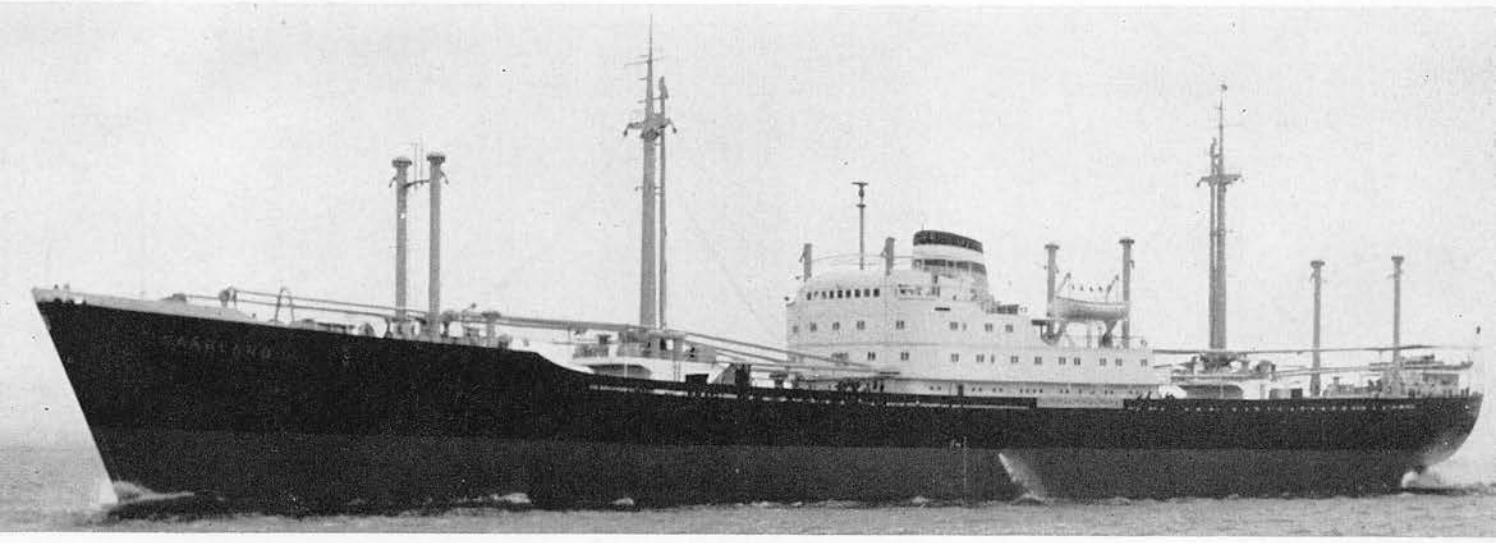
Turbinen-Erzschiffe „Rio Orinoco", Rio Macareo", „Rio Carini", Rio San Juan", „Rio Grande" je 36 200 tdw

Länge über alles	199,48 m = 654′ 6″
Länge zwischen den Loten	190,49 m = 625′ 0″
Seitenhöhe	14,02 m = 46′ 0″
Tiefgang	10,62 m = 34′ 10″
Geschwindigkeit	14,5 Knoten



Motor-Frachtschiffe „Hornland" und „Hornstern",
je 7000 tdw

Länge über alles	143,25 m	= 460′ 0″
Länge zwischen den Loten	131,67 m	= 432′ 0″
Seitenhöhe	10,13 m	= 33′ 3″
Tiefgang	6,56 m	= 21′ 6¼″
Geschwindigkeit	16,6 Knoten	



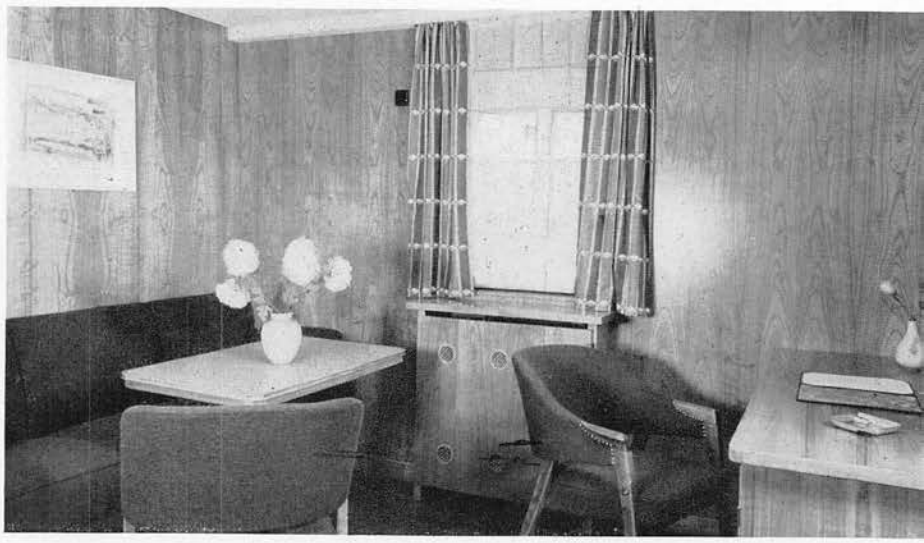
Motor-Frachtschiffe „Saarland" und „Havelland",
je 10 820 tdw

Länge über alles	152,17 m	= 499′ 3″
Länge zwischen den Loten	140,77 m	= 461′ 10¼″
Seitenhöhe	11,70 m	= 38′ 4⅝″
Tiefgang	8,98 m	= 29′ 5½″
Geschwindigkeit	17,5 Knoten	

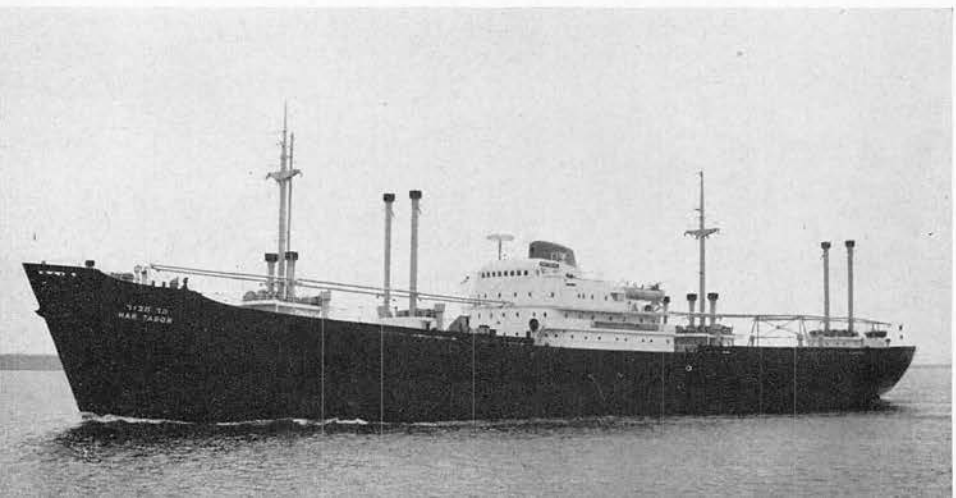
Motor-Bulk Carrier „Har Carmel", „Har Gilboa", „Har Canaan", „Har Tabor", je 15 100 tdw

Länge über alles	157,00 m	= 515' 0"
Länge zwischen den Loten	144,78 m	= 475' 0"
Seitenhöhe	11,96 m	= 39' 2⅞"
Tiefgang	8,99 m	= 29' 8"
Geschwindigkeit	14,5	Knoten

Tagesaufenthaltsraum für Offiziere



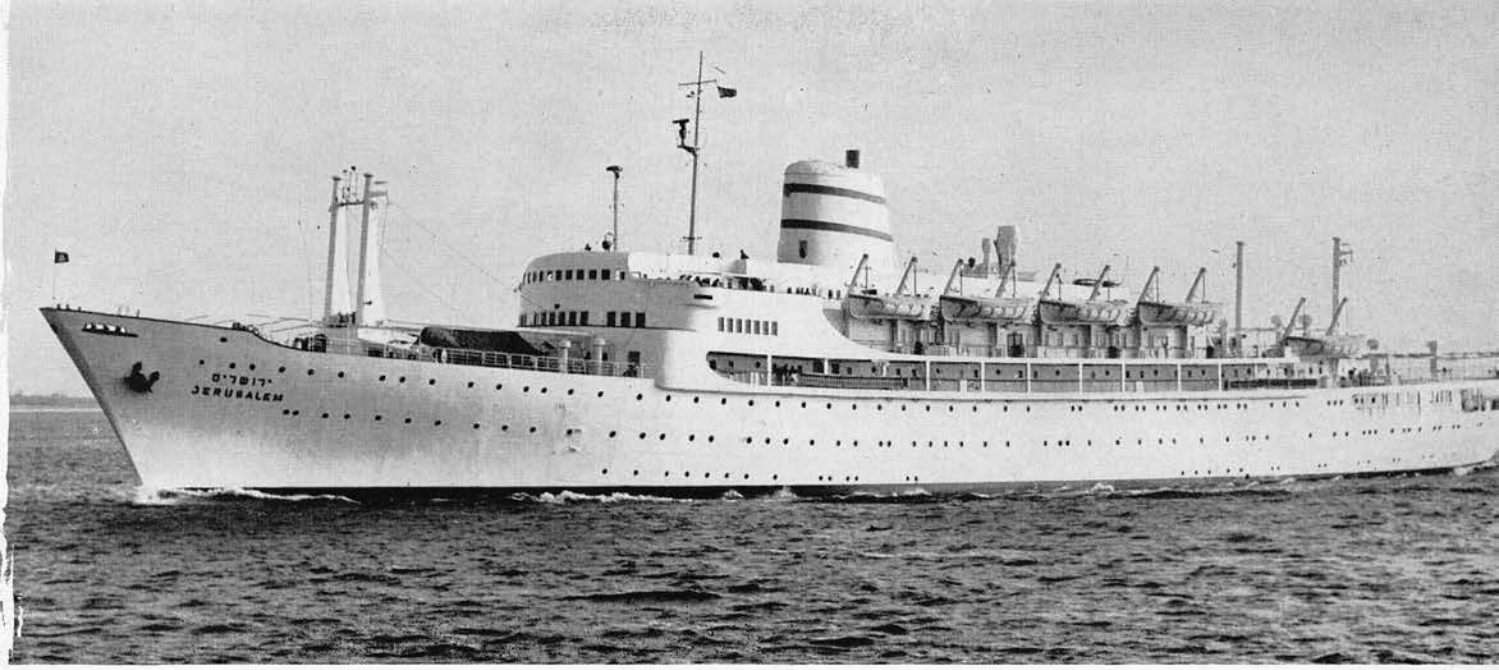
Unten: MS „Har Tabor" auf Probefahrt



Rechte Seite:

Turbinen - Fahrgastschiffe „Theodor Herzl" und „Jerusalem", je 10 000 BRT

Länge über alles	148,70 m	= 487' 10½"
Länge zwisch. den Loten	132,58 m	= 435' 0"
Seitenhöhe Hauptdeck	13,63 m	= 44' 8⅝"
Tiefgang	6,53 m	= 21' 5"
Geschwindigkeit	20,0	Knoten



des Lebensstandards nur dann erfolgen kann, wenn gleichzeitig die Gütererzeugung eine entsprechende Steigerung erfährt.

Die Belegschaft muß sich klar sein, daß die augenblicklich zur Verhandlung stehenden Fragen einer weiteren Lohnerhöhung bei gleichzeitiger Herabsetzung der Arbeitszeit von 45 auf 44 Stunden nur gelöst werden können, wenn sich alle Kräfte des Betriebes dafür einsetzen, daß die bisher von unserer Belegschaft zur Ablieferung gekommene Jahres-Neubautonnage auch in Zukunft bei Verkürzung der Arbeitszeit keine Minderung erfährt. Jeder Rückgang des Ausbringens an abzuliefernder Schiffstonnage bei gleichzeitiger Steigerung der jährlichen Lohnsumme muß unweigerlich zu einer Steigerung der Neubaupreise und damit zwangsläufig zu einem Rückgang an Aufträgen führen.

Als ganzes betrachtet, können wir mit dem Ablauf des Jahres 1957 zufrieden sein trotz mancherlei Schwierigkeiten im Betriebe, die vorübergehend auftraten, aber im gemeinsamen Bemühen von Betriebsleitung und Belegschaft und weitgehendem Einsatz aller Möglichkeiten zur Rationalisierung soweit überwunden wurden, daß das am Jahresanfang aufgestellte Arbeitsprogramm, das die Lieferung von etwa 300 000 tdw in Aussicht nahm, mit der beachtenswerten Stapellaufzahl von

15 Schiffsneubauten mit insgesamt 308 783 tdw

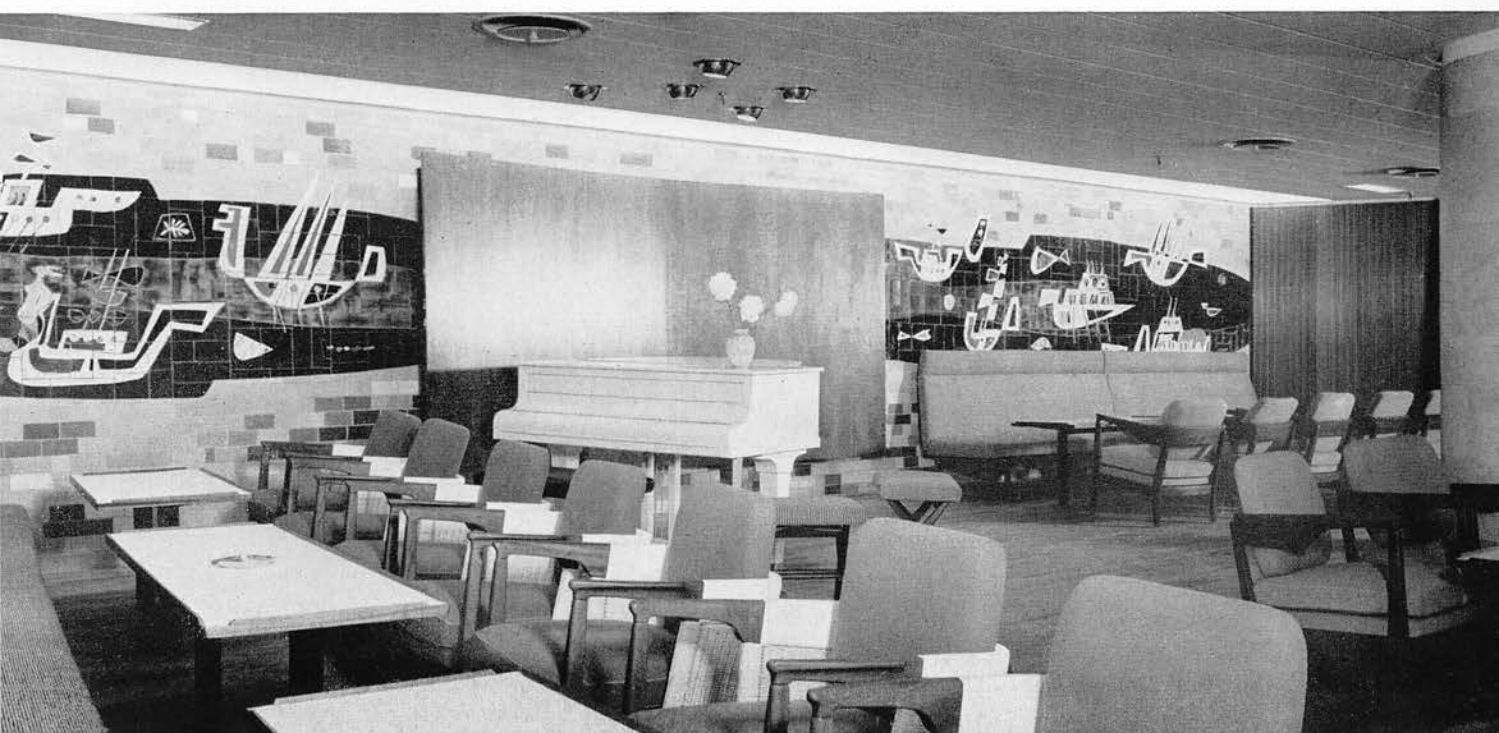
erfüllt wurde.

Dieses Ergebnis wurde erreicht bei einer Gesamtbelegschaft unserer Hamburger Betriebe Finkenwerder und Reiherstieg von in den letzten Monaten etwas mehr als 10 000 Mann, von denen 1500—2000 Mann laufend in unserem Dock- und Reparaturgeschäft tätig sind.

Einen Ausschnitt über die während des letzten Jahres zur Ablieferung gekommenen Neubauten und ihre Einrichtungen geben die Abbildungen 1—19.

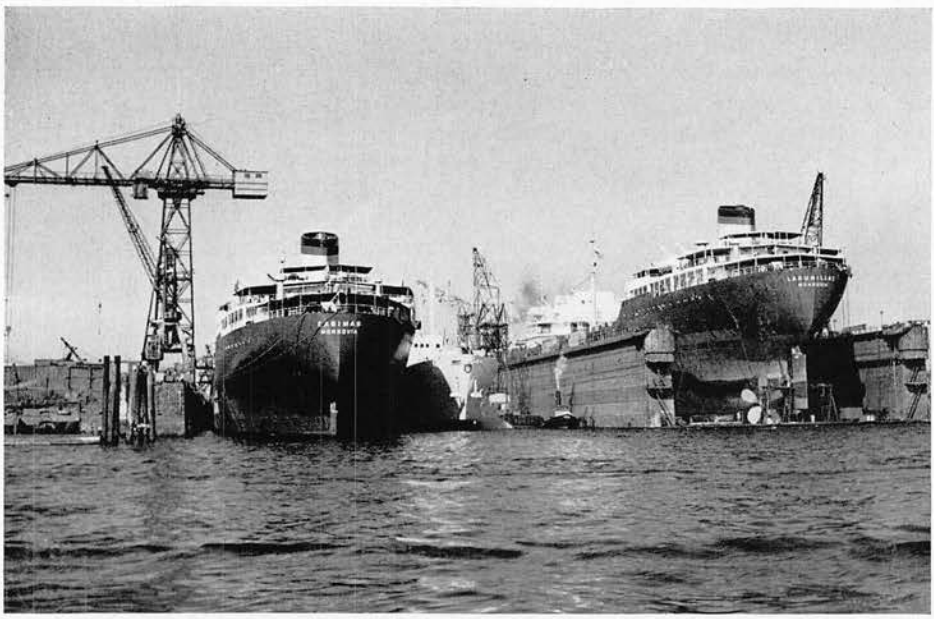
Die Abbildungen zeigen darüber hinaus einige Leistungen unseres Dock- und Reparaturbetriebes, der laufend weiter ausgebaut wird und mit der Inbetriebnahme des Ende 1958 fertigzustellenden Schwimmdocks für Schiffe bis zu 65 000 tdw allen Erfordernissen der den Hamburger Hafen aufsuchenden Schiffe gewachsen sein wird.

Über den in Bau befindlichen Großhelgen, seine Leistungsmöglichkeiten, sowie Werkstätten und Lagereinrichtungen für schwere Bleche, seine großen, fahrbaren Krane und neuzeitlichen Schweißanlagen, wird in späteren Ausführungen berichtet werden.



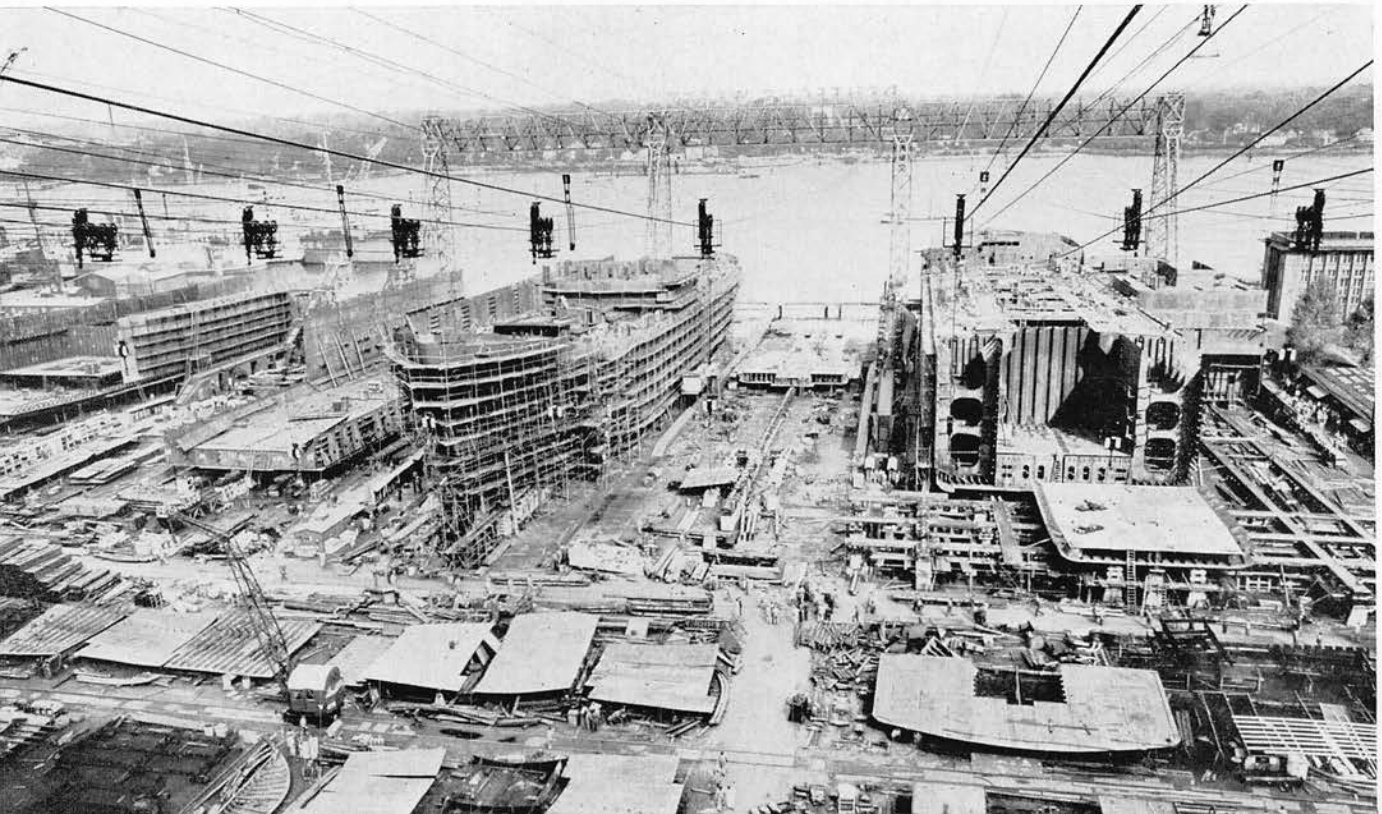
Links und Mitte:

Reparaturbetrieb Reiherstieg



Unten:

Helgen Finkenwerder



Mit unseren Erzfrachtern im Flußgebiet des Orinoco

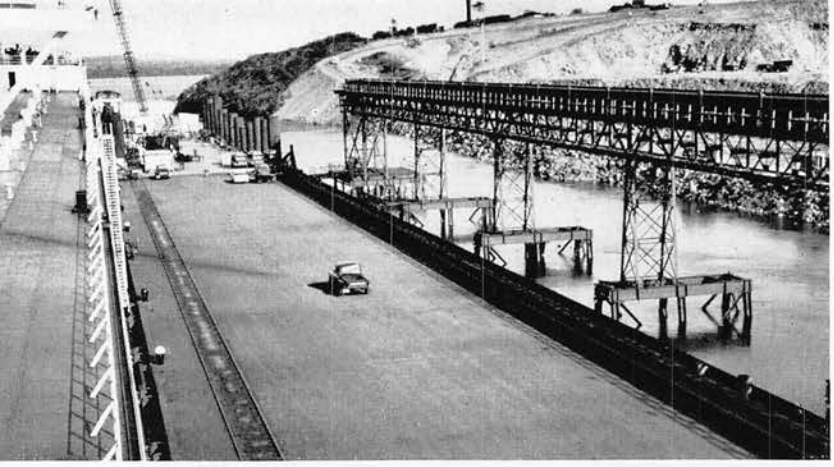
Im Mai dieses Jahres wurde in der Werkzeitung ausführlich über die großen Erztransportschiffe der DW berichtet. Dem Artikel ist zu entnehmen, wie die Schiffe eingerichtet sind, wo ihr Einsatzgebiet liegt, um das reiche Erzvorkommen mit ihnen an die weit entfernten Stahlwerke heranzuschaffen.

Diesen Aufzeichnungen soll nun noch einiges hinzugefügt werden, um zu veranschaulichen, wie sich die Revierfahrt auf Venezuelas größter Wasserstraße abspielt beim Befahren der Flüsse Rio Orinoco und Rio Macareo.
Vor der Küste läuft eine verhältnismäßig starke Strömung; die Gezeiten sind jedoch nur unbedeutend. So ist es verständlich, daß das aus den Flußläufen mit erheblicher Geschwindigkeit abfließende, stark lehmhaltige Wasser in den stark erweiterten Deltas an Strömung einbüßt und den Schwebe- und Sinkstoffen Gelegenheit gibt, sich auf den Grund abzulagern. Somit hat sich vor jeder Ausmündung ins offene Meer eine große Barre gebildet, die dem Großschiffsverkehr wegen der ungenügenden Wasserverhältnisse sehr hinderlich ist.

Diese Urströme sind erst mit der Erzfahrt ungemein wichtig geworden. Man strebte an, den Abtransport in möglichst großen Schiffseinheiten vorzunehmen. Bis dahin befuhren dieses Gebiet nur Küstenschiffe von untergeordneter Größe. Seezeichen und Leuchtfeuer waren nicht vorhanden. In den vergangenen Jahren sind diese in Betracht kommenden Wasserstraßen in jeder Hinsicht untersucht und Seekarten ausgearbeitet, die notwendigen vielen Leuchtbojen ausgebracht, um das Befahren zu jeder Zeit zu ermöglichen. Vorerst muß jedes Schiff in den Rio Orinoco einlaufen und nach Einnahme der Ladung den Rio Macareo wieder herunterfahren. Obgleich die Barre vor dem letzteren größeren Tiefgang zuläßt, erlaubt der schmale, sonst äußerst tiefe Fluß keinen Gegenverkehr,

Für die Verwirklichung des geplanten Vorhabens, den Rio Orinoco ganz allein zu benutzen, sind noch umfangreiche Stromregulierungen zu bewerkstelligen, womit man in den nächsten zwei Jahren im wesentlichen fertig zu sein hofft.

Der bekannte amerikanische Tankschiffsreeder Ludwig ist an den Erztransporten maßgeblich beteiligt. Seine großen, in Japan gebauten Neubauten wie „Ore Chief", „Ore Monarch", „Ore Convey" (alle von 65 000 t Tragfähigkeit) verkehren in diesem Dienst in Charter der Navios Ore Transportation; sie können zur Zeit jedoch nur halb ausgelastet werden. Um so eifriger wird das Problem der Baggerei verfolgt. Hier ist es abermals der Reeder Ludwig, der in Zusammenarbeit mit der Orinoco Mining Co. für ganze Arbeit einsteht. Ein vorhandener T-2-Tanker wurde zu einem Saugbagger umgebaut, welcher seit längerer Zeit unter dem Namen Sealane vor der Mündung des Rio Orinoco in der Boca Grande eingesetzt ist. Mit diesem größten und leistungsfähigsten Bagger der Welt schält man etwas weiter südlich des jetzigen Weges über die Barre eine Fahrrinne durch den abgelagerten Lehmgrund. Von seitlich am Schiffskörper angebrachten, absenkbaren Saugrohren wird der Mud aufgeholt und über eine auf Schwimmflößen verlegte Druckleitung dann weit vom Schiff entfernt wieder ausgeworfen. Diese in ununterbrochener Tag- und Nachtarbeit angefangene Aushebung scheint erfolgversprechend zu verlaufen; denn die Sohle ist schon auf der ersten Hälfte auf 24 Fuß abgesenkt. Nach dieser soll dicht daneben noch eine tiefere Rinne entstehen, die einen garantierten Tiefgang von 42 Fuß zu-



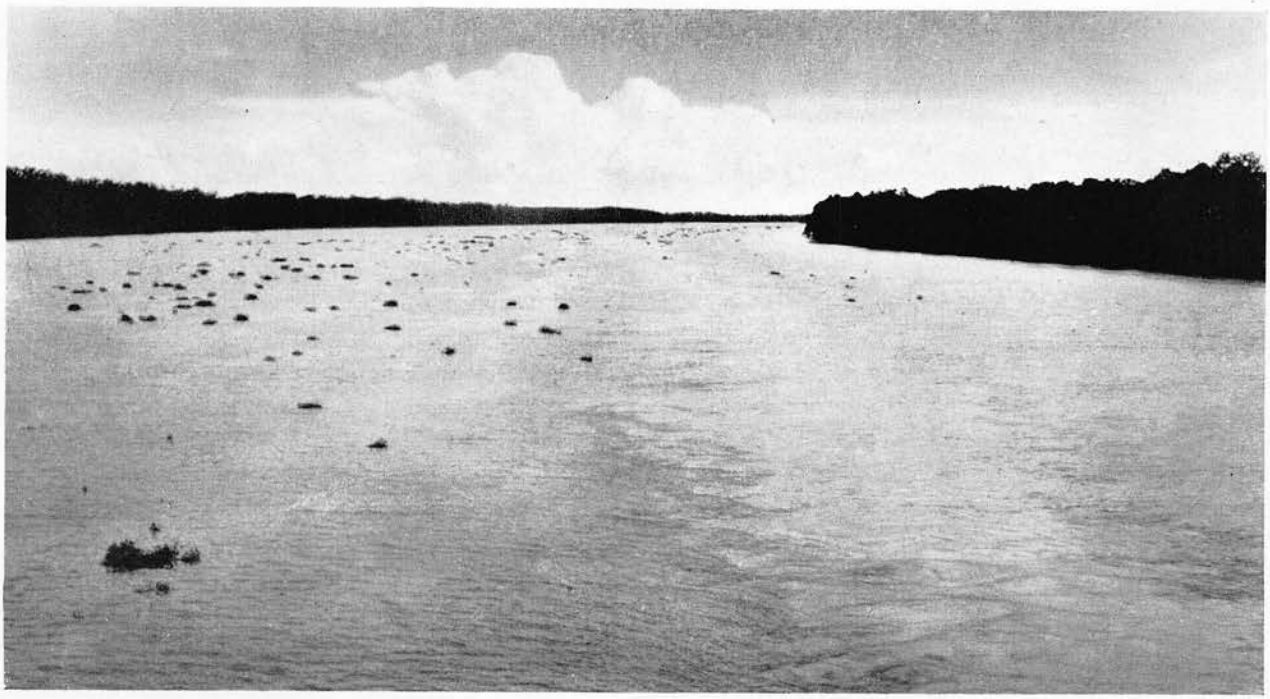
lassen wird. Um diesen Bagger nicht in seiner Arbeit zu behindern, müssen vorerst noch alle Schiffe den alten markierten Weg über die Barre befahren.

Der sich dem Mündungsgebiet nähernde Erzfrachter pumpt schon einige Stunden vorher sein mitgeführtes Ballastwasser über Bord, um von dem Reisetiefgang von rund 53 Fuß auf die geringstmögliche Eintauchung zu kommen, womit die Barre noch befahren werden kann. Die Maschinendrehzahl geht infolge weitgehend entblößter Schiffsschraube entsprechend höher, und die zusätzlichen Düsen an der HD-Turbine müssen dichtgedreht werden. Schon weit vor Erreichen der Ansteuerungsboje beginnt die Färbung des leuchtend grünen Seewassers ins Bräunliche umzuschlagen, bis man, am Rand der Barre angelangt, eine immer schmutziger und trüber scheinende, von matschigem Lehm angereicherte Wassermischung antrifft, die außerdem noch mit allerlei auf der Oberfläche treibenden Gras- und Pflanzenresten durchsetzt ist. Die durch den Nordostwind ständig in Wallung stehende See treibt ihre Wellen gegen die Barre, die sich dort unter rauschendem Tosen brechen. Das leicht schlingernde Schiff wird alsbald ruhig, wenn es in den flachen Mudgrund einbiegt, um den 26 Seemeilen langen Weg über diese Untiefe ohne Lotsen anzutreten. Über dem Grund stehen nur 15 Fuß Wasser. An der Fahrt spürt man, daß sich das Schiff förmlich auf dem Mudgrund hinschiebt. Die Maschine arbeitet mit 85—90 Umdrehungen, sonst verspürt man überhaupt kein Vorwärtskommen. Während es so dahinschleicht, bildet sich, am Steven beginnend, ein dicker Wulst, dem bis Hinterkante Brücke die aufblubbernden Luftblasen entweichen. Am Hinterschiff bemüht sich ein Wellenkamm, mit dem Schiff mitzulaufen, der sich zeitweilig überschlägt und dann von neuem aufbäumt. Geschlagene drei Stunden nimmt diese Schlickrutscherei in Anspruch, bis man Punta Burima erreicht, wo der für die Flußfahrt assistierende Lotse an Bord kommt.

Hier ist viel Wasser unter dem Boden, bis zu 45 Fuß geben die Karten an. Für die Weiterfahrt wird etwas Ballast eingelassen, um mehr Wasser am Ruder und Propeller zu haben und vor allen Dingen, um die Seewasserkästen vor Lufteinbruch zu bewahren, damit die Kühlwasserpumpen nicht während der Fahrt abwerfen. Nun geht es zur 168 Seemeilen landeinwärts gelegenen Erzumschlaganlage in Puerto Ordaz. Der Flußunterlauf ist

in seinen Grundzügen durch flaches und teils sumpfiges Gelände eingefaßt. Die Vielzahl von Nebenarmen bricht den Widerstand der starken Strömung. Die dazwischen liegenden größeren und kleineren Inseln haben ringsum tief eingeschnittene Wasserrinnen. Hier ist eine überaus üppige Vegetation, welche sich in reinem Urwaldbusch und Gestrüpp mit Schlinggewächsen zeigt. Das Fahrwasser ist wechselnd schmal und breit, verläuft häufig sehr hart an den noch weit voneinander entfernten Ufern entlang. In den größeren Bogen und Krümmungen fährt man am dichten Ufer immer im tiefsten Wasser. Reiherähnliche Wasservögel hüpfen an den Wasserläufen umher, hoch über den Busch- und Baumkronen kreisen Raubvögel und ziehen paarweise die vielen dort vorkommenden, sehr bunt gefiederten Papageien. Meilenweit keine Spur von menschlichem Dasein.

Die im Fahrwasser ausgelegten Bojen sind von diesen Krautinseln zuweilen derart eingeklammert, daß man ihre auf den niedrigen Winkelrahmen montierten Leuchten kaum noch zu erkennen vermag. Der Gasbehälter wird durch den Schrägzug der Ankerkette weiter unter Wasser geholt. Die Grasfladen schieben sich daraufhin kletternd in die Höhe und verdecken die Kuppel. So kommt als nächstes der stark wechselnde Wasserstand hinzu, der durch die jahreszeitlichen Einflüsse bedingt ist. Im Monat August ist der Höchststand zu verzeichnen, der von da ab, sich langsam abbauend, im April dem Niedrigststand nähert. Als mir im Juni dieses Gebiet erstmalig unter die Augen kam, da standen den ganzen Flußlauf entlang die Ufer steil aus dem Wasser; die vornehmlich flachen Ränder des Buschwaldes ragten über zwei Meter aus dem Niveau hervor. In den ersten Septembertagen war das



Das Flußbett ist anständig tief; in dem lehmigen Grund stehen die Ufer wie Steilwände. Die reißende Strömung nagt an allem, was sich in den Weg stellt. Den Bäumen sind vielfach die Wurzeln entblößt. Wenn kein Halt mehr gegeben ist, kippen sie um und rutschen mit nachfolgendem Erdreich ins Wasser und treiben davon. Die mit voller Kraft dahinfahrenden Schiffe tun ein übriges, sie erzeugen einen erheblichen Sog und setzen die übliche Wellenbildung in Gang. Durch dieses wechselseitige Saugen und Drücken wird an den Ufern ebenfalls viel abgebaut. Der Schwell überflutet die flachliegenden Partien, löst dadurch die wuchernd wachsenden Gras- und Schlinggewächse, die dann im nächsten Sog wie besessen mit den Fluten ins Stromgebiet gezogen werden.

So fährt man auf dem Revier oft an Stellen, die eine ausgedehnte Grasfladenbepflasterung aufweisen, ähnlich als wenn bei uns im Winter Treibeis auf der Elbe schwimmt.

Bild gänzlich verändert. Die Fluten waren über die Ufer angestiegen, und weite Flächen mit dazwischenstehendem Buschbestand waren unter Wasser gesetzt.

An Baggerarbeit bleibt auf dem gewaltigen Strom auch noch genügend zu erledigen. An vielen Orten sieht man große Haufen von Spülgut aus dem Gestrüpp hervortreten. Dort mußte das enge Flußbett wesentliche Verbreiterung erfahren oder die unzulängliche Tiefe verbessert werden. Die hierfür eingesetzten Bagger schaffen enorm viel weg. Die abgehende Leitung endet auf dem Festpunkt der landseitigen Gerüste, und eine kurze anschließende Verlängerung genügt, um nur noch das Wasser allein ablaufen zu lassen, während das Fördergut aus dem Strom liegen bleibt. Meilenweit ist das Fahrwasser wiederum so tief, daß dort wohl niemals zum Baggern angesetzt zu werden braucht.

Nach stundenlanger Fahrt gelangt man dann allmählich

in Gebiete, wo sich die ersten Behausungen zeigen. Zwischen einzelnen Palmen stehen dicht am Fluß die armseligen Hütten. Ein paar in den Boden getriebene Pfähle mit angelaschten Knüppeln bilden das häusliche Gerippe. Palmenblätter dienen als Belag, damit man ein Dach überm Kopf hat. Licht- und Wasserleitungen sind unvorstellbare Begriffe. Die Natur wirkt ausgleichend in allem; was bei diesen Buschbewohnern ohne Arzt und Apotheke nicht leben will, muß sterben. So wird unter dem Einfluß der tropischen Sonnenglut Krankheit und Seuche verbreitet und übertragen, wodurch das Schwächliche frühzeitig hinweggerafft wird. In den langen dunklen Nächten gipfelt die Volkskraft; denn die vielen nackten und düsterbraunen Bambinos, die wie Ratten mit den nicht fortzudenkenden Hunden umherdalbern, beleben die Siedlung und geben dem Landschaftsbild einen stark bevölkerten Ausdruck.

Wo Menschen wohnen, ist auch Vieh zu Hause; der treue Esel hält sich gern vor den Hütten auf und schnuppert dort an den Eingängen auf Futter lauernd. Hühnervolk kräht aus den Bäumen, Schweine laufen grunzend umher, und in den angrenzenden Gebieten äsen die klapprigen Buschgrasochsen. Mais- und Bananenpflanzungen findet man verstreut angelegt; der Fluß birgt Fische in reichem Maße. Diese Menschen leben glücklich und zufrieden. In Einbäumen schippern Männlein und Weiblein mit auf dem Schoß rumhockenden Bambinos den aufkommenden Schiffen entgegen und schreien, um von den Besatzungen irgend etwas zugeworfen zu bekommen.

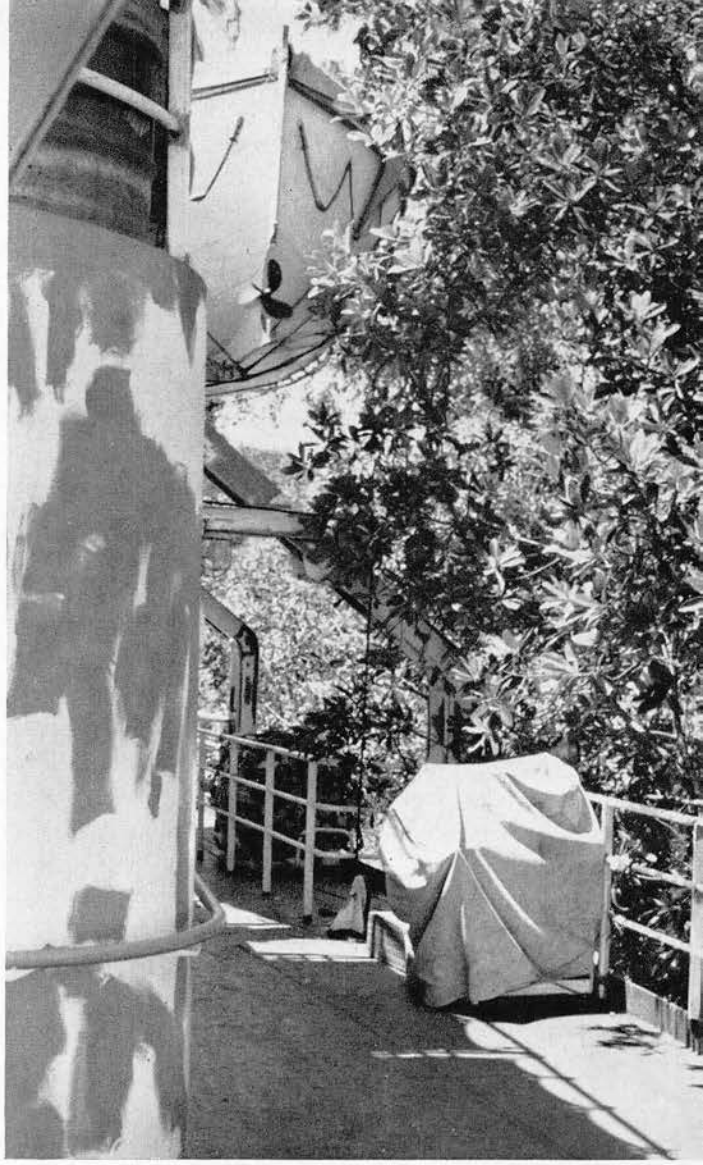
Die Fahrt nähert sich allmählich dem Ziele, die ganze Gegend wirkt freundlicher durch die zu beiden Seiten auftretenden leichten Erhebungen. Das schon lange zu sehende höherstehende Hochland tritt näher an den Fluß heran und wechselt in seiner Fortsetzung zum anderen Flußufer über. Voraus kommt die Umschlaganlage der Bethlehem Steel Corp. bei dem Orte San Felix in Sicht, danach folgt etwas weiter dann die Einmündung des Rio Caroni, an welcher der Ort Puerto Ordaz mit den neuzeitlichen Erzverladeanlagen liegt. Hier sind alle Anlagenteile in modernster Bauweise erstellt, die Wohnhäuser in Stein und Stahlbeton, die Lagerschuppen und Dienstgebäude in Stahlkonstruktion. Die breiten, staubigen Straßen benötigen noch feste Decken.

An diesem Pier ist das Schiff nun festgemacht, man erkennt einen großen Vorrat an Eisenerz auf dem geebneten Lagerplatz, von welchem ein Förderband es nach dem auf dem Pier laufenden Längsband bewegt. Die fahrbare Querbühne, die den ganzen Liegeplatz vor dem Schiff bestreicht, schüttet in jede Luke den entsprechenden Anteil der Ladung. In rund sechs Stunden lassen sich 25 000 t davon in den Laderäumen unterbringen; das Schiff wird auf die zulässige Tauchtiefe von 28 Fuß gebracht.

Das Erz kommt mit der Bahn aus dem 90 km entfernten Fundgebiet. Die großen Spezialwagen werden von mächtigen dieselelektrischen Lokomotiven fortbewegt, auf einer Rampe in ein Kippgerüst entleert, und dann läuft das Erz hinunter zum Stapelplatz. Zur Zeit kann nur ein Schiff an diesem Platz beladen werden, es wird aber an einer Verlängerung des Piers gearbeitet, um späterhin auch zwei Schiffe dort abfertigen zu können. Es ist aber auch noch eine andere Anlage im Aufbau, die etwa 15 Seemeilen weiter flußabwärts rasch ihrer Vollendung

entgegengeht; dann wird im nächsten Jahre das häufige Warten auf Abfertigung aufhören.

Die Fahrt flußabwärts kann angetreten werden, zunächst für gute vier Stunden noch auf dem Rio Orinoco. Damit erreicht man dann die Einmündung zum Rio Macareo, auf dem die letzte Etappe dann bis zur Mündung zu befahren ist. Hier heißt es besonders wach zu sein, die Strömung trägt enorm dazu bei, dem Schiff zu schnellem Vorwärtskommen zu verhelfen. Wenn alles glatt und reibungslos vor sich geht, atmet man erleichtert auf, froh wieder auf See sein zu können. Es geht aber nicht jedesmal so zügig um die Ecken und Schlangenkurven wie zu erwarten wäre, und dann ist die Aufregung besonders groß. Dieser Flußlauf ist wohl gewaltig tief, aber an manchen Stellen derart krumm gewunden und dazu kaum breiter als eine Schiffslänge, so daß man sich gar nicht ausmalen kann, wie im Augenblick eines Zwischenfalles die knifflige Lage ausgeht. Die sicherste Anlage bleibt von zufälligen Störungen nicht verschont; eines Tages ereignet sich trotz schärfster Überwachung doch so eine unangenehme Überraschung. Die Ruderanlage ist von höchster Bedeutung, gerade an ihr schlich sich eine Störung ein, die für das Schiff hätte übel abgehen können. Es war an einer besonders schmalen Stelle, als das Schiff (70 n/min) mit etwa 13 Seemeilen Fahrt dahinfuhr. Plötzlich schor es stark nach Backbord aus, beim Ankerwerfen streifte es eine Mudbank, die schon einen ordentlichen Anteil von der gemachten Fahrt abfing und landete — durch den auftretenden Zug der Ankerkette weiter herumgerissen — mit dem Steven in der buschbestandenen Uferböschung, in die er sich tief hineinbohrte. Für solche Gefahrenmomente



kommt auf einem Turbinenschiff das Rückwärtsmanöver gar nicht zum Tragen. Die größte Sorge galt dem Hintersteven mit Ruder, denn in den nächsten Minuten sollte sich zeigen, ob die starke Strömung das am nahen Gegenufer herumdrehende Achterschiff vor der Ufersteilwand freigehen lassen sollte oder ob eine Beschädigung einträte. Der Busch wurde auch hier berührt, Zweige und Blätter abrasiert, die an Deck landeten, aber passiert ist gar nichts. Wie die Strömung mit diesem Schiffskoloß spielte, ist ein wahres Wunder. Mit dem weiteren Herumschwoien kam Kraft auf den mitten im Flußbett ausgeworfenen Anker mit Kette. Der Steven wurde dadurch allmählich aus seiner Eindringstelle herausgezogen und brachte dem Schiff die Lage mitten im Strom näher. Die überaus glücklich verlaufene unfreiwillige Fahrtunterbrechung war vorbei.

Nun hieß es Anstalten zu treffen, um die Befreiung aus dieser Lage zu ermöglichen, die ohne Schlepperhilfe nicht durchführbar war. Nach Ablauf von 13 Stunden lag endlich der angeforderte Hochseeschlepper Puerto Ordaz längsseits; mit einem kleinen, von einem nahebei arbeitenden Bagger hinzugezogenen Flußschlepper wurde gemeinsam das Umkehrmanöver um 180° begonnen. Was hierbei für Anstrengungen aufgewandt wurden, um die stromgerechte Lage wieder herzustellen, ergibt sich aus dem Zeitaufwand von fast einer Stunde. Vom Ankerhieven bis zum endgültigen Umdrehen war das Schiff fast eine Meile mit dem Strom fortgetrieben. Der am Achterschiff drückende große Schlepper kriegte aber allmählich die Überhand, und damit war der Weg frei für die Weiterfahrt.

Zu diesem Zeitpunkt war die letzte Strecke gar nicht so langsam zu befahren, um ohne Aufenthalt den Zeitpunkt abzupassen, wo die Barre durch den geringen Tidenhub Hochwasser führt, es wurde weiter unterhalb an einer in den Karten angegebenen Stelle zum Ankern über das Heck angesetzt. Das durch Rückwärtsgang der Maschine zum Stoppen veranlaßte Schiff trieb mit der noch nicht abgeschwächten Strömung seelenruhig dahin, und als der Heckanker ausgelassen war, wurde dieser nur so mit über den Mudgrund geschleift. Als damit gar kein Halten eintreten wollte, wurde der Steuerbord-Buganker mit ausgesteckt, um die Drift abzuschwächen und das schwerbeladene Erzschiff aufzufangen. Den gewollten Absichten leisteten Schiff und Strömung keine Folge, es war kein Halt zu erzwingen. Als schließlich der Buganker anfaßte, ging das Achterschiff mehr zur Ufergegend hinüber, und mit dieser in Berührung kommend, setzte es sich, wie an einer Kaimauer gegen die Strombettkante gründend, gegen das von fast 15 Meter hohen Magnolienbäumen bestandene Flußufer.

Mit dem sanften Druck der Schiffsaufbauten gegen diese ausladenden Bäume brach ein Knacken und Bersten aus, denn die erfaßten Zweige und Äste wurden von dem noch nicht restlos zum Stillstand gekommenen Schiff mitgenommen und abgewürgt. Nicht völlig davon betroffene Äste, die sich frei fangen konnten, gingen wie Flitzbogen in ihre Ursprungslage zurück, unter Einbuße von reichlich abgestreiftem Laub. Das in den schweren Davits aufgehängte Rettungsboot war ringsum von den Baumkronen eingefaßt. Der im darunter liegenden Deck befindliche Außengang war bis zur Hälfte abgesperrt von dem auf Befreiung drängenden Geäste. War dies ein ungewöhnlicher Anblick, die reinste Gartenlaube im Urwaldbusch. Ein solches Erlebnis bietet sich nicht jeden Tag; mit der Kamera flink bei der Hand wurden einige schöne Bilder eingefangen.

Die Liegezeit an diesem ruhigen Ort belief sich auf etwa drei Stunden. Als sie verstrichen war, wurden die Anker ohne besondere Schwierigkeiten eingeholt, das frei schwimmende Schiff nahm Fahrt auf und passierte drei Stunden später die Barre, auf der es ähnlich vor sich ging wie beim Einlaufen in den Rio Orinoco.

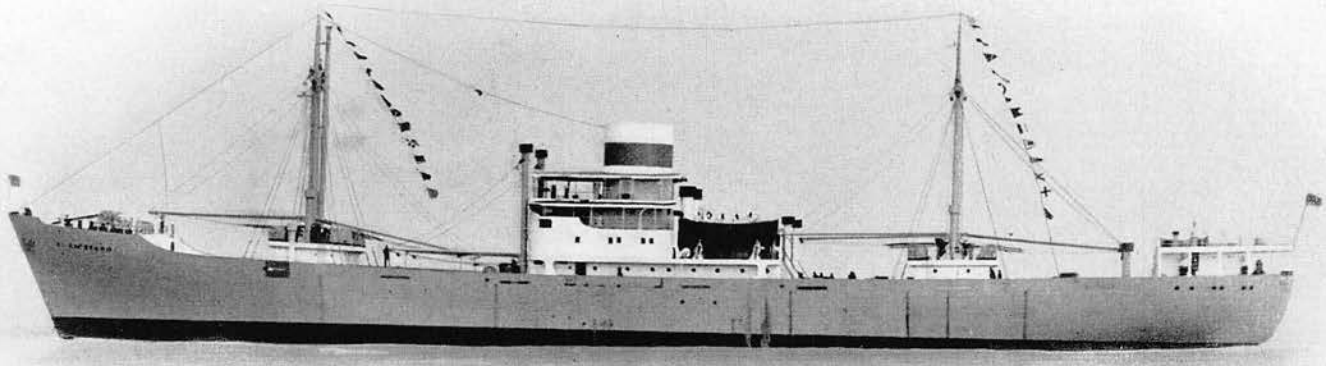
Die Zeit, die für diese Revierfahrt beansprucht wird, beläuft sich im allgemeinen auf 70 Stunden, d. h. von Erreichung der ersten Barre bis zum Verlassen der letzten Barre. Kommen Warte- und Liegezeiten hinzu, betrug dieselbe auch schon bis zu 90 Stunden.

Das Schiff nimmt den Flußlotsen noch 56 Seemeilen weiter mit bis zu dem vor Punta Guiria liegenden Tankermotorschiff „Esso Orinoco", wo auch noch längsseits gegangen wird, um den Rundreise-Heizölbedarf einzunehmen.

Fricke, DW-Garantie-Ingenieur

Was die nächsten Wochen bringen sollen:

Schon am 11. Januar 1958 wird im Dock I im Betrieb Reiherstieg die Taufe des Erzfrachters Bau-Nr. 716, dessen Vorschiff erst am 16. Dezember vom Stapel gelaufen ist, stattfinden. Auch dieses Schiff wird wie seine Schwestern „Rio Orinoco", „Rio Macareo", „Rio Caroni" und „Rio San Juan" für den Erztransport der Reederei Transworld Carriers, Inc., Panama, eingesetzt werden. Am 30. Januar 1958 wird der Stapellauf des Frachtmotorschiffs Bau-Nr. 718 (10 800 t) für den Norweger Wilhelm Wilhelmsen stattfinden.



Übersetzung

M.S. „EL CAFETERO"

„Das obengenannte Motorschiff mit einer Tragfähigkeit von 4200 tdw, das Sie uns als Korrespondent-Reeder vor etwa fünf Jahren lieferten, hat soeben seine erste Spezial-Klasse durchgeführt, die nur eine Überholungszeit von zwei Tagen verlangte. Dieser fast einzigartige und ungewöhnliche Umstand hat mich auf die Indiensthaltung zurückblicken lassen. Bis zum 1. Oktober 1957 ist das Schiff seit der Ablieferung von der Werft 1707 Tage im Dienst gewesen, davon nur 11 Tage, 3 Stunden und 23 Minuten außer Dienst für jährliche Klassifikations-Besichtigungen und die Spezial-Klasse Nr. 1, einschl. fünf Docktagen. Während dieser Zeit hat sie ununterbrochen im schweren Allgemeinfrachterdienst gestanden zwischen Mexico, US Gulf und Le Havre/Hamburg. Sie hat 46 Reisen über den Atlantik gemacht mit einer mittleren Geschwindigkeit von 14,25 Knoten, hat 13,525 t Dieselöl täglich gebraucht, eine Gesamtdistanz von 328 355 Seemeilen zurückgelegt, während der sie 272 Häfen angelaufen hat ..."

GOTAAS - LARSEN, INC.
SHIP OPERATORS, AGENTS AND BROKERS
122 EAST 42ND STREET
NEW YORK 17, N. Y.

PHONE: OXFORD 7-5710
CABLE: GOLARSHIP

TELEX: NY 250
TWX: NY1-3088

November 7, 1957

Dr. William Scholz, President
Deutsche Werft Aktiengesellschaft
P.O. Box 889
Hamburg 1, GERMANY

Dear Dr. Scholz:

M. S. "EL CAFETERO"

The above 4200 deadweight motorship which you delivered to us as managing owners almost five years ago has just passed her special survey #1, causing her an off-hire time of about 2 days. This has made me look up her record which I think is quite unusual, in fact probably unique. Up to the first of October 1957, 1707 days from delivery from the yard, her total off-hire time, including five drydockings, yearly classifications and special survey #1, has been 11 days, 3 hours, 23 minutes. During this period, she has been in continuous hard general cargo service between Mexico, U.S. Gulf and Havre/Hamburg range, and has made 46 trips across the Atlantic at an average speed of 14.25 knots, burning 13.525 diesel oil per day, her total observed distance has been 328,355 nautical miles and she has made 272 port calls.

While, of course, the main reason for such a record has been the unusual devotion and ability of the officers and crew, even the best crew could not have performed like this if hull and machinery had not been built to the highest standards, and this letter is written you to give you just credit for that and also to thank you for the continuous assistance your yard has given the ship in her up-keep and maintenance, specifically for always having made expert assistance from the engine builders MAN available.

Yours sincerely,

H. Jørgens Larsen

HIL/rm

P.S. If the above information should be of interest to you for advertisement purposes, we are perfectly willing to give our consent to use it.

H.I.L.

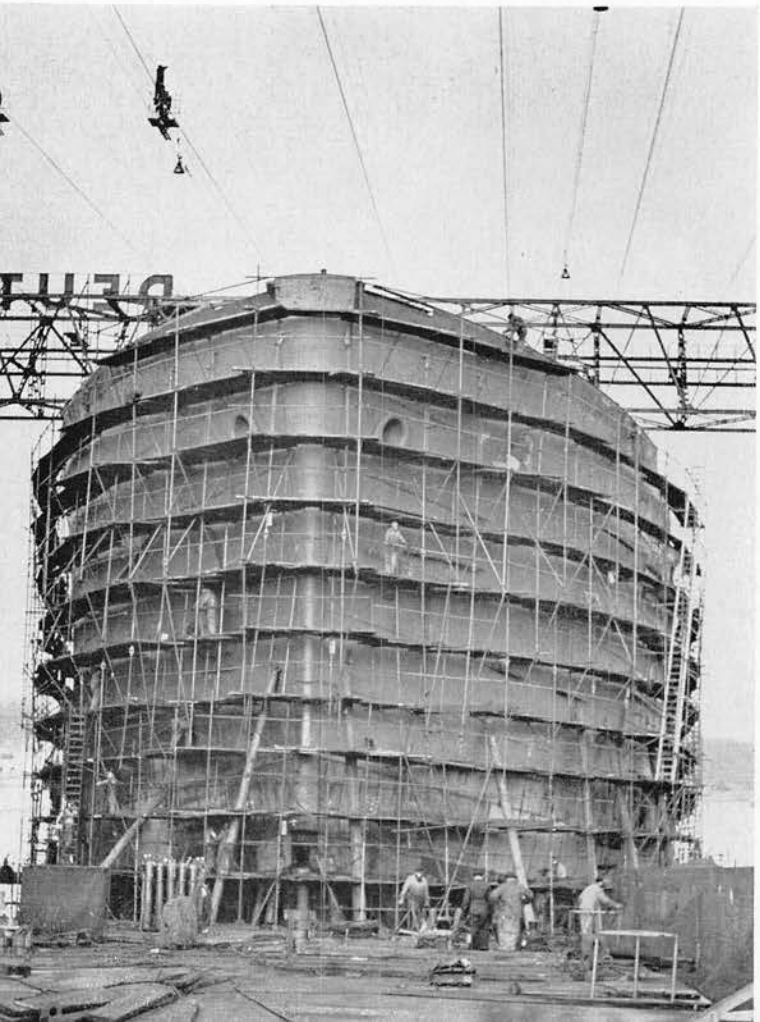
Frau Hans-Joachim Peters

Maßarbeit!

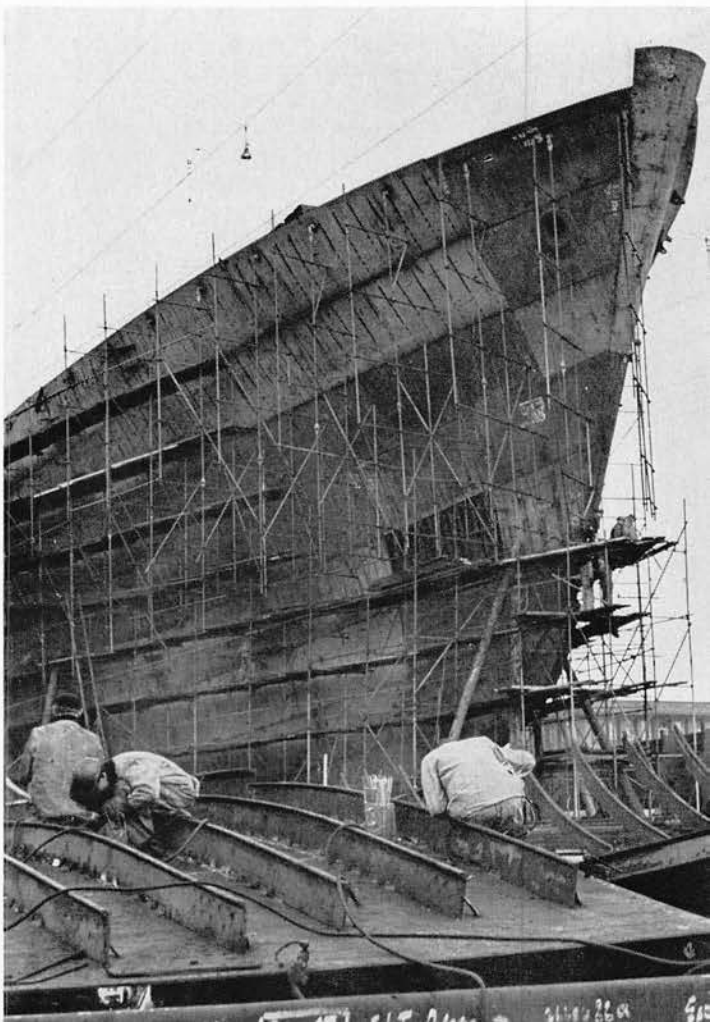
STAPELLAUF MS „HORNSTERN"

Die letzten Wochen des Jahres

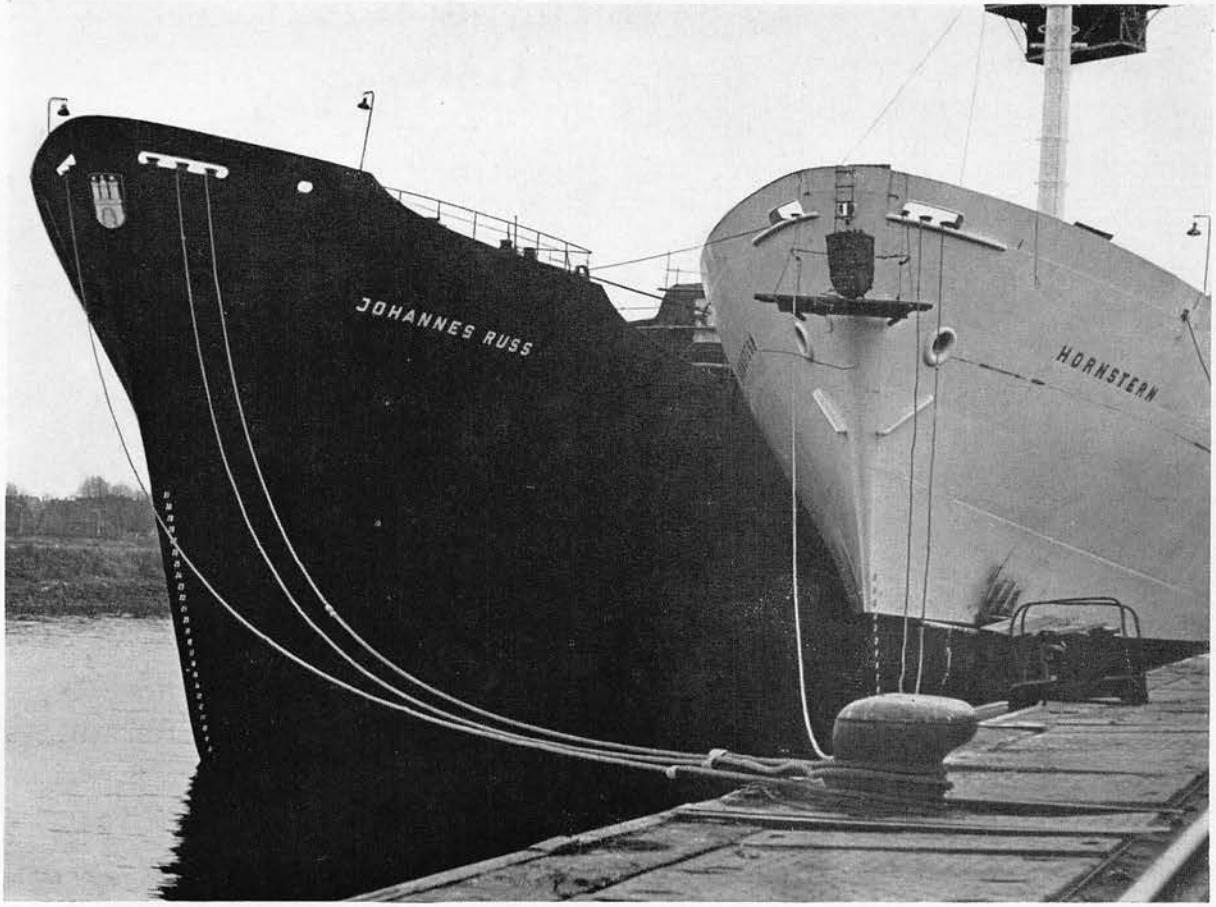
VOR DEM STAPELLAUF:



Vorschiff S. 716, Erztrachter von 35000 t Tragfähigkeit



MS „Havelland" S. 722, 10600 tdw — HAL



„Johannes Russ" und „Hornstern" kurz vor der Ablieferung

Die letzten Wochen des Jahres waren mit emsiger Arbeit erfüllt und brachten noch einige Stapelläufe und Ablieferungen.

Die Bilder auf Seite 16 erinnern noch einmal an den Stapellauf der „Hornstern" (Horn-Linie, 7000 tdw).

Am 4. Dezember wurde das Frachtmotorschiff „Har Tabor" (15 115 tdw) an die Tramp Ships Ltd. abgeliefert (siehe Einlagebild).

Am 5. Dezember erlebten wir den Stapellauf des Hinterschiffs Bau-Nr. 730 (36 100 t).

Am 16. Dezember fand der Stapellauf des Vorschiffs Bau-Nr. 716 (34 100 t — „Rio Orinoco"-Klasse) statt.

Der 19. Dezember brachte den Stapellauf der „Havelland" (10 800 t — Hapag).

An den letzten beiden Tagen des Jahres werden die Frachtschiffe „Hornstern" und „Johannes Russ" den Eignern übergeben.

Wie in jedem Jahr

... trafen sich die alten DWer zu einem weihnachtlichen gemütlichen Beisammensein auf unserer Werft in Finkenwerder.

Dr. Scholz begrüßte die Gäste. Er sprach über die

Paul Frietze

OLSTEN
EDEL

im Jahre 1957 vollbrachten Leistungen und gab einen Einblick in die Zukunftspläne der DW.

Den Dank der Gäste brachte unser alter Paul Frietze zum Ausdruck.

Für den Betriebsrat sprach Herr Rieckhoff.

Unter fröhlichem Geplauder verlief der Abend angeregt und harmonisch. Das Zusammensein wurde bereichert durch Darbietungen der Lehrlingskapelle, unserer Werftkomödianten und des Werkchors. Immer wieder hörte man Satzanfänge wie: Weißt Du noch . . .?

Montag, 2. Dezember 1957

INKENWERDER INSELPOST

Volltreffer für die „Werftkomödianten"

Finkenwerder. Solche Lachstürme wie am Sonntag hat die Gorch-Fock-Halle lange nicht mehr erlebt. „Schuld" daran war Wempners unverwüstlicher Schwank „De vergnögte Tankstell" und eine gute Aufführung der „Werftkomödianten". Es sagt in Finkenwerder bestimmt viel, wenn auf offener Szene Beifall gespendet wird.

Wempners Stück will unterhalten, dem große Probleme können in einem Schwank nicht gewälzt werden. Sie werden am Rande mitgenommen, der Neubau einer Straße als Existenzgrundlage für die Tankstelle des Gerd Jensen und der Wunsch eines jungen Mädchens, bei einem Motorradrennen als Beifahrer mitzuwirken.

Da Wempners Schwank eine Fülle niederdeutscher Schlagfertigkeit enthält und urwüchsige Menschen plattdeutscher Prägung gezeichnet hat, so muß er Erfolg haben, wenn gut gespielt wird.

Es wurde teilweise nicht nur gut, sondern ausgezeichnet gespielt. Es ist natürlich die reifere Generation, die dabei den Vogel abschießt und gut und gern sich auf den plattdeutschen Bühnen Hamburgs sehen lassen könnte. Großartig Werner Dittes als Tankwart Willem Bockl Er ist nicht nur Charakterdarsteller, sondern auch Komiker mit guten Gaben. Und dann Edda Kähler als Dolly Hansen, die sich als Junge verkleidet, um den Beifahrerposten beim Tankwart Jensen zu erhalten! Echtes Theaterblut! Köstlich weite", weil sie sich natürlich geben und das „Snutenwark" am richtigen „Placken" haben, Irmgard Laddey, die Haushälterin Mieke, Martin Kielmann als Bauer Krischan Menke — sein Wutausbruch war mehr als der50-Pf-Eintritt wert! — und dann nicht zu vergessen der gute Hannes Steenwarber mit seinem „Bukloden". Sein lachendes Gesicht zu sehn und seine trockene Art, Pointen zu bringen, können auch den griesgrämigsten Menschen wieder gesunden lassen.

In diesem Stamm altbewährter Laienspieler hat der Nachwuchs es natürlich mehr als schwer, um sich zu behaupten. Wenn er es erreicht hat, sich vom gedruckten Wort zu trennen, dann ist der Anschluß da. Diese Kritik soll ermuntern, denn sie alle, die sonst noch auf dem Theaterzettel standen, gaben ihr Bestes und trugen ihren Teil dazu bei, daß „DE VERGNÖGTE TANKSTELL" wohl zum bisher größten Erfolg der „Werftkomödianten" wurde. Wirklich ein guter Jahresabschluß!

Ein Lob wieder für Walter Krohns gelungenes Bühnenbild und Hans Liewald, der für Licht und Ton verantwortlich zeichnete. Der Schluß sah die ganze „Kru" auf der Bühne vereint. Es gab Blumen und Geschenke, wie es sich bei einer Premiere so gehört. Und dazu einen Beifall, der noch in den Ohren der Spieler lange nachhallen wird.

WERFTKOMÖDIANTEN

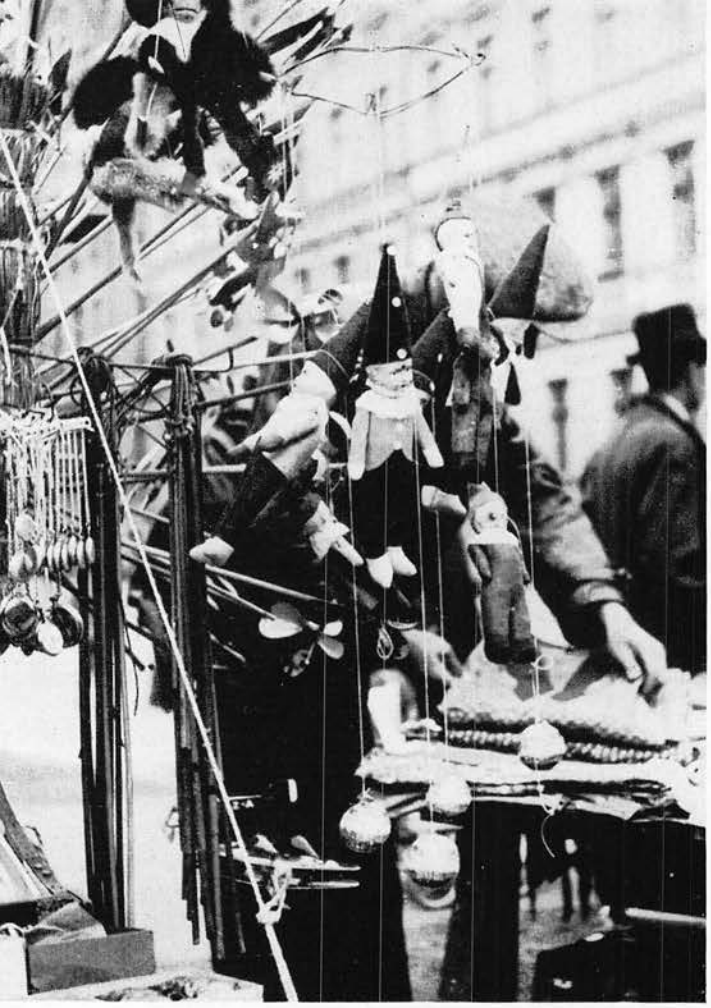
Unser jetziges Spiel „De vergnögte Tankstell" hat so viel Anklang gefunden, daß wir in Finkenwerder zwei Abende wiederholen müssen, und zwar am Sonnabend, dem 4. 1. 1958, und am Sonntag, dem 5. 1. 1958, in der Gorch-Fock-Halle. Für die Vorstellung am 4. 1. 1958 wird ein Omnibus für die Kollegen in Buxtehude zur Verfügung gestellt.

Zur beistehenden Kritik habe ich als Regisseur zu sagen, daß nicht nur die reifere Generation ein Lob verdient hat, sondern auch die jungen Kräfte alles dazu beigetragen haben, um dem Stück zu einem vollen Erfolg zu verhelfen. Einige Kollegen garantieren durch ihre Eigenart schon einen Erfolg. Gerade die kleinen, sogenannten Liebhaberrollen sind oft schwierig zu spielen und fallen meist den jüngeren Leuten zu. Erwin Sauter, der bisher das Pech hatte, stets den „Flunki" zu spielen, beweist in diesem Stück, daß er auch ausdrucksvoll spielen kann. Inge Sempf zeigt sich frisch und ungezwungen. Gert Baumann, Albert Sonnenberger, Alex Steussloff, ja auch Wilma Delvental, die erstmalig auf der Bühne steht, alle fügen sich gut in den Rahmen ein. Somit wirkt die ganze Aufführung natürlich, und nichts ist schwerer, als auf der Bühne natürlich zu sein. Doch warum sollen auch nicht mal die Helfer hinter der Bühne erwähnt werden? Da ist Ede Hafner, der als Inspizient keine leichte Aufgabe hat und dessen Arbeit genauso zum guten Gelingen beiträgt wie die der Souffleuse. Aufgaben, die geleistet werden, ohne an die Öffentlichkeit zu dringen, von denen ein Erfolg aber genau so abhängig ist wie von den Spielern.

Wir wünschen allen Freunden ein frohes Weihnachtsfest und gutes neues Jahr.

Die WERFTKOMODIANTEN

Irmgard Laddey



„Freu dich über jeden Dreck ..."

Rund um den Stettiner Weihnachtsmarkt

Von Hugo Krause

Wieder einmal feiern wir das Weihnachtsfest! Zum dreizehnten Male, seitdem wir unsere pommersche Heimat verlassen mußten. Noch immer ist uns diese verschlossen. So wollen wir denn wenigstens in Gedanken wieder einmal in unserem lieben alten Stettin weilen, wollen uns daran erinnern, wie es in der Vorweihnachtszeit dort aussah. Was wäre dazu wohl besser geeignet als ein Bummel über den Weihnachtsmarkt. Also los!

Wir spazieren die Grüne Schanze hinauf und biegen nach links in die Lindenstraße ein. Hier beginnt die bunte Budenstadt, die weit hinauf in die Friedrichstraße reicht. Was gibt es da nicht alles zu sehen und zu kaufen?

Da sind zunächst die vielen Spielsachen. Fast verschenkt werden die ganzen Schätze des Morgen- und Abendlandes, alles, was nur überhaupt Kinder erfreuen kann. Bunte Windräder, an Spiralen tanzende Fellklumpen mit hölzernen Affengesichtern und zitternden Gliedern, Bälle in allen Größen und Farben, Kreisel, Peitschen, Pfeifen, Soldaten, Trommeln, Trompeten, Glasperlen und Ketten, Teddybären aller Größen, Puppen und Puppengeschirr, Puppenstuben und Puppenküchen. Und was hat denn der Händler da noch? Wunder über Wunder: Ein winziges Mäuslein, das an einer glatten Wand herunterläuft wie ein lebendiges. Das wird gekauft, Mutter wird schön juchen.

Und Pfefferkuchen in welcher Auswahl. Vom großen Herzen mit sinnigem Spruch bis zu den kleinen Pfeffer- und Zuckernüssen, weißgezuckerte Steinpflaster und süße Bomben mit Schokolade überzogen, Pfefferkuchen in allen Größen mit Mandeln und verschnörkelter Umrandung aus Zuckerguß, gleich mit Namen: Emma, Minna, Emil, Ernst, je nach Bedarf. Ein großes Herz hat gerade seinen Käufer gefunden: „Wie die Birne am Spalier, so hängt mein Herz an Dir", so steht darauf zu lesen.

Ein Verkäufer besonders scheint die Kunden anzulocken. Er versteht aber auch sein Fach. Eine unscheinbare Pfeife im Munde, ahmt er die Stimmen der verschiedensten Vögel mit täuschender Naturtreue nach. Kleine Stoffvögel gewinnen in seiner Hand ein phantastisches Leben, sperren die Schnäbel auf und singen, zwitschern und quietschen, oder auch nicht. Dann reinigt der Meister ihnen die Kehle mit einem Besen, gießt Öl hinein, nimmt wohl auch einen großen Holzhammer zu Hilfe, bis das geplagte Stoffwesen plötzlich schreiend seine Stimme wiederfindet. „Das dürfen Sie natürlich mit Ihrem Kanarienvogel zu Hause nicht machen", unterbricht er treuherzig seine „anregende" Tätigkeit. Seine Zuschauer lachen Tränen, und so mancher kauft ihm seine Vogelpfeife ab, um daheim die netten Scherze nachzumachen.

In bunter Folge wechseln die Auslagen. „Echt gestempelte, garantiert goldene Ringe" mit funkelnden Steinen neben Hosenträgern und fertig gelöteten Schlipsen, Strickjacken und Westen neben Hautcremen, Zahnputzmitteln und Nagellacken, Lockenwickel, am lebenden Modell vorgeführt, neben Gummikragen, Zigarren und Obst neben Solinger Stahlwaren, Pelzwaren neben Damenwäsche, gemalte Kissenplatten und Tischdecken neben Negerküssen und Lakritzen.

Wer nicht kaufen will, kann sein Glück an den vielen Würfelbuden und Glücksrädern versuchen. „Damen und Herren, da kostet ein Los, ein Einsatz nur zehn Pfennig. Da nehmen Sie nicht ein Los, da würfeln Sie nicht einmal, da nehmen Sie gleich drei Lose, da lassen Sie gleich dreimal die Würfel rollen, da zahlen Sie dann nicht 30 Pfennig, da zahlen Sie nur 25 Pfennig. Da verbessern Sie Ihre Chancen, da vermehren Sie Ihre Gewinnaussichten. Da beweisen Sie einmal Ihre Klugheit, Ihre Intelligenz, Ihre Sparsamkeit." Er unterbricht seinen Redestrom und überblickt seine Zuhörerschar. Vorn in der ersten Reihe natürlich wieder die Kinder, die erstaunt diesen Redeschwall über sich ergehen lassen. Doch sie sind ihm weniger erwünscht. „Geht mal da vorn weg, ihr kleenen Rotzneesen, laßt mal die Großen ran ..." So schallt seine Rede über den Trubel, und seine Stirn glänzt vor Schweißperlen. Das Licht der Karbidlampe aber strahlt über die vielen Gewinne: Hunde und Katzen in allen Formen und Farben, Puppen in drolliger Ausführung, Körbe mit Wurst und Sekt, Schokoladentafeln von der Größe eines Ziegelsteins. Nebenan treibt der Süßkrämer sein Wesen. Mit beiden Händen zugleich kreiselt er zwei mit köstlichem Zucker übergossene Äpfel in der Luft herum, bis die glänzende Gußmasse glatt und fest erstarrt ist.

Und all die Zuckerstangen, die echten „Kräuterbonbons" mit der fabelhaften Heilwirkung. Wenn man dem zungenfertigen Verkäufer zuhört, hätte ein einziges Stückchen von diesen Bonbons jeden Todkranken sicher errettet, vorausgesetzt, daß es eben die einzig echten, die unverfälschten und wahren, oft kopierten, aber nie erreichten Original-Prima-Primissima Kräuterbonbons aus garantiert echten Alpenheilkräutern sind.

Ein Duft zieht in unsere Nasen, lange vergessen, aber gleich wiedererkannt: Rostbratwürste, echte Thüringer, die da vor aller Augen auf einem Gitter knusprig braun werden und ihren Bratenduft kostenlos an arm und reich verteilen. Auf einen, der die Bratwurst ißt, kommen immer zehn, die sich wenigstens am Anblick und Geruch laben. Für den Magen ist auf dem Weihnachtsmarkt ebenso gut gesorgt wie für das Auge und die Nase. Warme Würstchen wetteifern mit Waffeln, belegte Brötchen mit Aalen und Bücklingen.

Haben wir die lange Reihe der Buden passiert, haben wir genug gesehen, gehört, gekauft, gegessen, so wartet unserer noch eine weitere Uberraschung: der Topfmarkt. Auch hier herrscht eine Riesenauswahl. Alle Sorten Geschirr sind zu haben, ob Steingut oder Porzellan, ob Emaille oder Glas, von der größten Wanne bis zum kleinsten Salznapf. Auch die immer noch so beliebten „Nippessachen" sind noch nicht ausgestorben und hier in alter Schönheit zu finden. Der körbchentragende Porzellanpudel neben dem „Blumenmotiv" für das Vertiko, gewundene Glasvasen neben „Plastiken" aus echtem Gips. Und hoch über allem hängt ein riesiger Wandteller mit einem Spruch voll tiefer und abschließender Weisheit: „Setz Dich über vieles weg und freu' Dich über jeden Dreck . . .!"

ETWAS NEUES?

Nun, es gibt nichts Neues unter der Sonne; aber bei uns auf der DW ist manches neu, und das ist das Entscheidende.

Sicher ist manche Verbesserung, auf die wir so stolz sind, in irgendeiner ähnlichen Form in anderen Gewerbezweigen zu finden. Wenn man bedenkt, daß sich für die Verwirklichung eines Prinzips viele Konstruktionen durchführen lassen, wird einem das zuvor Erwähnte klar.

Wie oft erleben wir, daß eine Arbeit ungern ausgeführt wird, weil die Durchführung schwierig und mit großer Anstrengung verbunden ist. Immer dann sollte man sich die Frage stellen, wie ist diese Arbeit praktischer durchzuführen, welche Werkzeuge und Hilfsmittel stehen außerdem zur Verfügung bzw. könnten beschafft werden. Viele unserer Mitarbeiter verfahren nach diesem Schema erfolgreich. Wenn man die Prämienliste für gezahlte Verbesserungsvorschläge durchsieht, blickt man mit Stolz auf die aktive Mitarbeit unserer DWer.

Es läßt sich nicht verheimlichen, daß solche Prämie, je nach Wertigkeit des Vorschlages, ein rundes Sümmchen ist, womit man schon ein Loch zustopfen kann.

Es hat den Anschein, daß das Einfachste am schwierigsten zu finden ist. Jedenfalls fragt man sich, wenn durch eine simple Verbesserung die sonst schwierige Arbeit zu einem Vergnügen wird: warum ist man nicht schon längst auf diese einfache Sache gekommen.

So war z. B. das Aufnehmen der Außenhautschalen umständlich und durchweg mit Beschädigungen der Spantfüße verbunden (s. Bild 1). Waren die Spantfüße erst einmal verbogen, so wurde das Einbauen dieser Schalen an Bord für den Anbringer zu einer Qual. Durch Anfertigung eines Kantbockes, an den oben ein horizontal liegendes Rundeisen angeschweißt wurde, an welchem sich die Außenhautschale scharnierartig durch aufgeschweißte Führungsbleche aufklappen konnte (s. Bild 2), wurde dieser Übelstand behoben. Diese einfache Methode hat sich gut bewährt und soll nun durch Entfernen der Kreuzpallung, welche durch einen stählernen Auflagebock ersetzt wird, den letzten Schliff erhalten.

Durch Aufträge noch größerer Schiffe werden die Außenhautschalen immer schwerer und sperriger, so daß es sehr schwierig ist, das kompakte Kreuzpall schnell zu entfernen, um den Schwerguttransportwagen für Transporte kastenförmiger Bauteile herzurichten.

An obigem Beispiel sollte gezeigt werden, mit wie wenig Gedankenakrobatik schon erhebliche Verbesserungen im Arbeitsablauf zu erreichen sind.

FS 2 Hartmann

Hier spricht der Unfallschutz

Wir stehen an der Schwelle eines neuen Jahres. Da ist es üblich, in einer besinnlichen Stunde die markantesten Ereignisse des zu Ende gehenden Jahres vor unserem geistigen Auge Revue passieren zu lassen. Da sind freudige Ereignisse, deren wir uns gern erinnern, da sind weniger erfreuliche, an die wir gar nicht gern zurückdenken und dazwischen liegen solche, bei deren Erinnerung man sich sagt: „Na, da bist du nochmal mit einem blauen Auge davongekommen." Ich meine diejenigen Situationen, in denen infolge ungenügender Aufmerksamkeit oder mangelnder Überlegung es leicht zu einem Unfall hätte kommen können.

Es wäre falsch zu glauben, das Glück, das man bisher bei allen Verrichtungen hatte, müsse einem nun auch weiterhin treu sein. Man darf sich nicht auf seinen guten Stern verlassen, das Glück ist launisch und läßt sich nicht zwingen. Man muß sich schon ganz klar darüber werden, daß man in manche gefährliche Situation nur durch Gedankenlosigkeit hineinschlitterte oder sich ablenken ließ. Wir müssen bei der Rückschau erkennen, was wir falsch machten und wo wir leichtsinnig handelten. Wenn wir uns darüber klar geworden sind, dann sollen wir mit den Lehren aus manchem „Beinahe-Unfall" in das vor uns liegende Jahr gehen mit der festen Absicht, im kommenden Jahr unseren ganzen Willen und unsere ganze Überzeugung einzusetzen, uns vor Unfällen zu bewahren. Wir wollen es nicht auf das blinde Glück ankommen lassen, sondern mit offenen Augen die Unfallquellen erkennen und alles daransetzen, unfallfrei zu arbeiten.

Wir verschwenden so viele Gedanken an die Dinge, die unser Leben verschönern sollen, wie Radio, Fernsehapparat, Kühlschrank, Moped usw., aber an die Vorbedingung für den Erwerb all dieser Dinge denken wir viel zu wenig, nämlich an die Erhaltung unserer Arbeitskraft. Wir tun so, als hätte sie einfach da zu sein, und mancher überlegt erst, wenn er sie verloren hat, was er hätte tun müssen, um sie zu erhalten.

Wir wollen bei den Investitionen für all die angenehmen Dinge auch etwas für unsere Sicherheit investieren, nämlich den Willen zur Vermeidung und Verhütung von Unfällen.

Der Unfallschutz wünscht allen Werksangehörigen ein gesundes, unfallfreies neues Jahr.

Berndt

Prämiierte Verbesserungsvorschläge

V.V. Nr.:

449	Gradeinstellung an Handbrenngeräten	50,— DM
594	Warnanstrich für Schienenkräne	20,— DM
616	Fach für Reservegläser im Elektrodenkasten	20,— DM
618	Reinigungsanlage für Autoreparaturwerkstatt	20,— DM
619	Kabellampenaufhängung	20,— DM
632	Reinigen der Lackauftragmaschine	30,— DM
633	Verlängerungsschiene am Handbrennerwagen	25,— DM
639	Verhüten von Sielverstopfung	30,— DM
693	Schutz der Gasflaschen gegen Sonnenstrahlung	70,— DM
718	Präzisions-Meßtaster	100,— DM
729	Transporteinsparung bei Stanzarbeiten	20,— DM
743	Stumpfschweißen von Zugbolzen	50,— DM
756	Kippvorrichtung für Schiebebalken	50,— DM
757	Uferbefestigung	200,— DM
760	Vereinfachung beim Anzeichnen von Platten	1275,— DM
763	Arbeitsplatzbeleuchtung durch Lampen am Schwenkkran	30,— DM

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen

Techn. Angestellter Hans Bunnenberg mit Frl. Toni Wolf am 14. 9. 1957
Brenneranlerner Paul Kleemann mit Frau Frieda Konopatzki am 26. 10. 1957
Feuerwehrmann Günther Heinbockel mit Frl. Hermine Beckedorf am 7. 11. 1957
Maschinenbauhelfer Gerhard Vonberg mit Frl. Ilse Teßmann am 9. 11. 1957
Anbringer Willi Wiegers mit Frl. Dzidra Surkus am 9. 11. 1957
Maschinenschlosser Alfred König mit Frl. Inge Eisenblätter am 15. 11. 1957
Kupferschmiedhelfer Peter Fraulob mit Frl. Liesa-Maria Korf am 16. 11. 1957
E'Schweißeranlerner Walter Quecke mit Frl. Rita Schäfer am 16. 11. 1957
Dreher Gerhard Marx mit Frl. Gudrun Gärtner am 16. 11. 1957
Heizer Artur Bürger mit Frau Hilde Bramstedt am 16. 11. 1957
Anschläger Willi Schink mit Frl. Ruth Dobberstein am 16. 11. 1957
Maurer Leopold Hiltscher mit Frl. Anna Melzer am 19. 11. 1957
Angel. Rohrschlosser Heinz Werner mit Frau Dora Mundt am 22. 11. 1957
Maschinenbauer Heinrich Koch mit Frl. Ingeborg Lilienthal am 22. 11. 1957
Schiffbauer Eberhard Dreesen mit Frl. Rita Gastrock am 29. 11. 1957
Brenneranlerner Karl-Heinz Bantle mit Frl. Karin Rittierodt am 29. 11. 1957
Maschinenschlosser Kurt Grapp mit Frl. Irmgard Tauer am 29. 11. 1957
E'Schweißer Willi Stelling mit Frl. Frieda Tolksdorf am 30. 11. 1957
Maschinenschlosser Hans-Joachim Dolling mit Frl. Gisela Bluhm am 30. 11. 1957
Brenner Egon Felte mit Frl. Maria Treuer am 30. 11. 1957
Tischler Edgar Jührend mit Frl. Gerda Langreder am 30. 11. 1957
E'Schweißer Robert Aust mit Frl. Inge Liß am 30. 11. 1957
Schlosser Ludwig Brunst mit Frl. Anneliese Ruhland am 5. 12. 1957
Kranfahrer Erich Hentschel mit Frl. Sigrid Hornauer am 7. 12. 1957
Schiffbauer Lothar Templin mit Frau Emma Heinecke am 7. 12. 1957

Geburten:

Sohn:

Schlosser Günther Kulisch am 5. 11. 1957
E'Schweißer Friedrich Neetzel am 5. 11. 1957
Maschinenbauer Wolfgang Lüke am 10. 11. 1957
Werkstattschreiber Herbert Thiess am 10. 11. 1957
E'Schweißeranlerner Harry Wergin am 13. 11. 1957
Kranfahrer Hans Maack am 18. 11. 1957
Elektriker Arthur-Felix Freyer am 18. 11. 1957
Ausrichter Erich Spiegel am 22. 11. 1957
E'Schweißer Rolf Burmeister am 23. 11. 1957
Holzarbeiter Herwig Mehrkens am 24. 11. 1957
Schiffbauhelfer Kurt Oestreich am 24. 11. 1957
E'Schweißer Werner Kessler am 25. 11. 1957
Schiffbauhelfer Johann Czarnietzki am 26. 11. 1957
Ausrichter Horst Kaiser am 27. 11. 1957
Kupferschmiedhelfer Gustav Sahma am 1. 12. 1957
Maschinenbauhelfer Hans-Joachim Jahs am 3. 12. 1957
Stellagenbauer Hans-Heinrich Schulze am 4. 12. 1957
Tischler Helmut Deblitz am 5. 12. 1957
Ing. Karl-Heinz Paetow am 9. 11. 1957

Tochter:

Ing. Hans Ulrich Gerbitz am 29. 10. 1957
Schlosser Karl-Heinz Werthwein am 3. 11. 1957
Techn. Zeichner Manfred Jaworski am 6. 11. 1957
E'Schweißer Manfred Schneider am 7. 11. 1957
E'Schweißeranlerner Harald Görss am 9. 11. 1957
E'Schweißeranlerner Claus Fischer am 10. 11. 1957
Schiffbauer Hugo Kramer am 10. 11. 1957
E'Schweißer Joachim Scharrenweber am 12. 11. 1957
Warmmacher Helmuth Kahl am 13. 11. 1957
Matrose Bernhard Behlau am 15. 11. 1957
E'Schweißeranlerner Louis Hankel am 22. 11. 1957
Stellagenbauer Alfred Tews am 24. 11. 1957
Maler Edgar Schlage am 25. 11. 1957
Lehrschweißer Eduard Götsch am 29. 11. 1957
Angel. Seilbahnfahrer Heinrich Möschter am 29. 11. 1957
Anschläger Erich Beck am 29. 11. 1957
Schiffbauer Hans Beckmann am 1. 12. 1957
E'Schweißeranlerner Hermann Adels am 1. 12. 1957

Wir gratulieren!

Für die mir zu meinem Dienstjubiläum erwiesenen Aufmerksamkeiten danke ich herzlich. Helmut Weiss

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden meinen herzlichen Dank. Otto Johannsen

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche danke ich herzlich. Albert Kirchner

Für die wohltuenden Beweise liebevoller Teilnahme, die uns beim Heimgange unseres lieben Entschlafenen, Herrn Theodor Somann, durch Wort, Schrift, Kranz- und Blumenspenden zuteil wurden, sprechen wir hierdurch unseren herzlichsten Dank aus.

Im Namen der Angehörigen: Clara Somann

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich des schweren Verlustes meines Sohnes Erwin, der uns betroffen hat, sagen wir allen unseren herzlichen Dank.

Else Gerkens und Kinder

Für die herzliche Anteilnahme beim Hinscheiden unseres lieben Vater, Schwiegervaters und Großvaters Heinrich Steinbach sagen wir allen Freunden und Bekannten unseren herzlichen Dank.

Die Kinder und alle Anverwandten

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.

Frau J. Bojer, geb. Buchhardt

Für die innige Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes und Arbeitskollegen Bernhard Boje sage ich hiermit allen Arbeitskollegen sowie dem Betriebsrat und der Betriebsleitung meinen herzlichsten Dank.

Frau J. Boje

Für die erwiesene Anteilnahme und die Kranzspende zu dem Heimgange meines lieben Mannes Albert Horstmann sage ich der Direktion, dem Betriebsrat, den Meistern und Arbeitskollegen der Kupferschmiede Finkenwerder und Reiherstieg meinen herzlichen Dank.

Bertha Horstmann

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Tode meines lieben Mannes Josef Leschinski sage ich allen meinen herzlichen Dank. Ella Leschinski

Für die erwiesene Anteilnahme und die Kranzspende zum Heimgange meines Schwiegervaters Heinrich Meyer sage ich der Direktion und dem Betriebsrat meinen herzlichen Dank. Johannes Meier

Wir gedenken unserer Toten

Albert Horstmann
Rentner
gest. 8. 11. 1957

Erwin Gerckens
Stellagenbauer
gest. 24. 11. 1957

Fritz Kraatz
Kupferschmiedhelfer
gest. 16. 11. 1957

Theo Somann
Rentner
gest. 28. 11. 1957

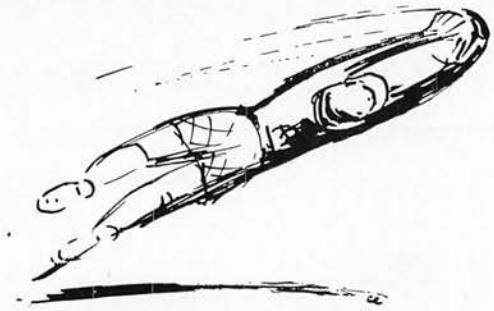
Harry Körner
Maurer
gest. 22. 11. 1957

Josef Leszinski
Rentner
gest. 1. 12. 1957

Heinrich Meyer
Rentner
gest. 2. 12. 1957

Otto Rockmann
Kupferschmied
gest. 6. 12. 1957

Hermann Rabe
Rentner
gest. 6. 12. 1957



Aus dem Betriebssport

Wir wollen die letzte Ausgabe der Werkzeitung im Jahre 1957 dazu benutzen, einen kurzen Überblick über das sportliche Geschehen unserer Betriebssportgemeinschaft zu geben.

Unserer 1. Winterrunden-Fußballmannschaft gelang es in diesem Jahre zum zweitenmal, Winterrundenmeister und erstmalig Pokalsieger des Hamburger Betriebssportverbandes zu werden.

In der Sommerrunde beteiligte sich unsere Sparte Fußball an der allgemeinen Punktrunde des Hamburger Betriebssportverbandes mit acht Herrenmannschaften und zwei Jugendmannschaften, hiervon sind zwei Herrenmannschaften von unserem Betrieb Reiherstieg.

Nachdem unsere 1. Herren-Fußballmannschaft im Jahre 1956 Meister der Klasse A 1 wurde, spielte sie zum erstenmal in diesem Jahr in der Sonderklasse, diese ist die höchste Spielklasse unseres Verbandes. Es kann wohl als ein beachtenswerter Erfolg angesehen werden, wenn es uns gelang, auch in dieser Klasse Staffelsieger zu werden und damit die Teilnahme am Endspiel um die Hamburger Meisterschaft des Betriebssportverbandes zu erkämpfen.

Wie schon im allgemeinen zur Tradition geworden, wurde unsere Reservemannschaft auch in diesem Jahr wieder Meister in ihrer Klasse. Alle anderen Mannschaften konnten einen guten Tabellenplatz erringen.

An der Winterserie 1957/58 ist unsere Fußballabteilung mit drei Mannschaften beteiligt.

Unsere beiden Handballmannschaften hielten den Mittelplatz in ihrer Tabelle. Im Januar des nächsten Jahres fangen wieder die Hallen-Handballspiele an, an denen sie auch, wie im letzten Jahr, mit zwei Mannschaften teilnehmen werden.

Unsere Schachabteilung nimmt jetzt wieder mit einer Zehner-Mannschaft an den Punktspielen teil.

Mit einer erfolgreichen zweiten Halbserie konnte die 1. Tischtennismannschaft ihren Platz in der Sonderklasse behaupten. Die 2. Mannschaft erhielt sich ebenfalls die B-Klasse. Der Start zur neuen Serie 1957/58 war für beide Mannschaften nicht sehr glücklich. Die 1. Mannschaft erreichte immerhin bis zum Schluß der ersten Halbserie den 4. Platz. Außerdem fand ein Freundschaftsspiel zwischen einer kombinierten Mannschaft der DW und einer Mannschaft der BP statt. Dieser Kampf konnte 11:5 von uns gewonnen werden. Gleichzeitig nahmen nach zweijähriger Unterbrechung Tischtennisspieler an den Pokalspielen anderer Firmen teil. Hierbei errang die Mannschaft Günter Kröger, Rolf Künning und Heinz Tiemann den 2. Platz.

Unsere Leichtathleten begannen am 1. 4. 1957 mit ihrem Sommertraining. Als Auftakt nahmen sie bei dem Alsterstaffellauf in der Männerklasse III teil und kamen von 32 gestarteten Mannschaften als 6. durchs Ziel.

Wie auch die Fuß- und Handballer beteiligten sich unsere Leichtathleten am 7. 7. 1957 an dem Sportfest in Geesthacht. Hierbei wurden folgende Erfolge erzielt:

9 Siegerurkunden für Männer und männl. Jugend,
1 Siegerurkunde für Frauen.

Bei dem Sportfest der Firma Reemtsma waren unsere Leichtathleten wieder erfolgreich dabei. Sie erhielten auf dem Sportfest:

4 Siegerurkunden für Frauen,
17 Siegerurkunden für Männer und männl. Jugend.

Auch bei dem Leichtathletik-Sportfest des Verbandes in Lurup am 28. 9. 1957 konnten unsere Leichtathleten gut abschneiden und erwarben:

8 Siegerurkunden für Frauen,
12 Siegerurkunden für Männer und männl. Jugend.

In der Leichtathletiksaison 1957 wurden erworben:

1. **Deutsches Sportabzeichen:**
   Männer: 1× in Gold, 7× in Bronze
   Frauen: 1× in Bronze
2. **Deutsches Jugendsportabzeichen:**
   Männliche Jugend: 8× in Silber
   weibliche Jugend: 1× in Silber
3. **Leichtathletik-Mehrkampfabzeichen 1957:**
   Männer und männl. Jugend: 4× in Silber, 14× in Silber
   Frauen und weibl. Jugend: 3× in Silber

Seit dem 1. 10. 1957 sind unsere Sportler wieder in der Turnhalle Osdorfer Weg zum Training.

Von unseren Keglern erzielte die 2. Mannschaft in ihrer Staffel die Meisterschaft. Die übrigen Mannschaften belegten in ihren einzelnen Staffeln gute Plätze. Nach Ablauf der halben Serie 1957/58 stehen unsere sechs für die Punktspiele gemeldeten Mannschaften an einem guten Platz ihrer Tabelle.

Als neue Sparte hat die BSG Deutsche Werft das Federballspiel aufgenommen. Am Dezember 1957 hat diese Sparte ihr Training in dem Gymnastikraum der Schule Hirtenweg.

Wie in jedem Jahr veranstaltet die Betriebssportgemeinschaft Deutsche Werft das Kappenfest am letzten Sonnabend im Februar in den Räumen der Elbschloßbrauerei, dies ist im kommenden Jahr am 22. 2. 1958. Da wir für dieses Kappenfest die ganzen Räume belegt haben, können sich hieran auch Betriebskameraden der Deutschen Werft, die nicht der BSG angehören, beteiligen.

Wir wünschen allen Sportkameraden ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr.

Fußball:

DW 1. — AEG Schiffbau	5:2
DW 1. — Stülcken	6:3
DW 2. — Deutsche Bank 1.	7:0
DW 2. — Hansa Drogen	4:10

Tischtennis:

DW 1. — Vereinigte 1.	9:4
DW 1. — Albingia 1.	9:2
DW 2. — LVA 1.	0:9
DW 2. — Philip 2.	8:8
DW 2. — P. & C. 1.	6:9
DW 2. — Sozialbehörde 2.	1:9
DW — BP	11:5

Kegeln:

DW 1. — DEA 1.	2125:2101
DW 1. u. 2 — Fkw. Herren Mecki	4317:4029
DW 1. — Postsport	2375:2315
DW Rhst. 1. — Hamcher 1.	2057:2093
DW BKK 1. — Rapid Avanti 1.	2052:2132
DW BKK 1. — Deutscher Ring 1.	2066:2123

Hallenhandball:

DW 1. — PSP 1.	18:19
DW 2. — Valvo Lokst.	17:11

Vor etwa drei Wochen fanden die letzten Betriebsversammlungen dieses Jahres in unseren Betrieben Finkenwerder und Reiherstieg statt. Wie üblich, gaben Dr. Scholz für die Geschäftsführung und der Betriebsratsvorsitzende Suhr für den Betriebsrat die Vierteljahresberichte. An die beiden Referate schloß sich eine lebhafte Diskussion an, die sich mit den verschiedensten Fragen des Werftgeschehens befaßte.

Von seiten des Betriebsrats wurde bemängelt, daß die Werkzeitung zwar darüber berichtet habe, daß einige Betriebsangehörige einen Antrag auf Feststellung der Nichtigkeit der letzten Betriebsratswahl beim Arbeitsgericht eingebracht haben, nun aber nach Beendigung des Verfahrens nichts über das Ergebnis gebracht hätte. Dazu ist zu sagen, daß im Zeitpunkt der Drucklegung der letzten Ausgabe unserer Zeitung noch nicht feststand, daß das Verfahren beendet sei, da der Beschluß des Arbeitsgerichts, durch den dem Antrag nicht entsprochen worden ist, noch keine Rechtskraft besaß. Inzwischen habe ich festgestellt, daß Beschwerde gegen den Beschluß des Arbeitsgerichts nicht vorliegt, so daß das Verfahren damit endgültig erledigt ist und eine Nichtigkeit der Betriebsratswahl vom Frühjahr 1957 gerichtsseitig nicht festgestellt werden konnte.

Seit Mitte dieses Jahres beschäftigen sich die Prüfer des Finanzamts eingehend mit unserer Buchführung und den sich daraus ergebenden Steuerberechnungen. Dabei ist etwas ganz Merkwürdiges eingetreten:

Ihr wißt doch alle, daß die Werft bisher die Ausgabe der Wochenkarten im Namen und für Rechnung der Hadag vorgenommen hat. Die Fahrkarten sind zum großen Teil billiger an die Belegschaft weitergegeben worden, als dem Werte der Karten entsprach. Bekanntlich gibt die Werft für die Fahrkarten einen Zuschuß von 1,10 DM je Woche.

Die Finanzprüfer haben in dieser Bereitstellung der Fahrkarten für die Belegschaft ein umsatzsteuerpflichtiges Geschäft gesehen, so daß die Werft nunmehr für mehrere Jahre rückwirkend für die Fahrkartenausgabe Umsatzsteuer in Höhe von 4 % des Wertes der Karten zahlen soll.

Die Werft wird gegen dieses Ansinnen des Finanzamtes Protest einlegen, da von ihr bei der Aushändigung der Fahrkarten an die Belegschaft nur Hilfestellung geleistet wurde.

Es zeigt sich hier wieder einmal, wie weit die „Bürokratie" unsere Wirtschaft durchsetzt hat. Würde sich die abwegige Auffassung des Finanzamtes durchsetzen, so würde sich eine völlig unverständliche Belastung für die Belegschaft ergeben.

Und dann ist da noch etwas Eigenartiges passiert.

Bei verschiedenen Belegschaftsangehörigen, die in Finkenwerder wohnen, ist eines Tages (an einem freien Sonnabend) ein Bettler erschienen, der wegen seiner eigenen schlechten wirtschaftlichen Lage um eine „milde Gabe" für sich und die Seinen gebeten hat. Er hat auch im allgemeinen überall etwas bekommen. Bei manchen sogar an verschiedenen aufeinander folgenden freien Sonnabenden. Was meint Ihr, wie groß das Erstaunen eines unserer Belegschaftsangehörigen war, als er jenen Bettler bei uns auf der Werft in Arbeitszeug wieder entdeckte? Sicher ist diese Methode, die „unser Bettler" sich ausgesucht hat, die Freizeit zu gestalten, nicht der richtige Weg den freien Sonnabend „zweckmäßig" auszunutzen.

Ja, und dann noch etwas: Eine ganze Reihe von Betriebsangehörigen wird täglich von Stade mit Omnibussen zu uns gebracht. Sehr häufig hört man Klagen darüber, daß es in den Wagen zieht, die Heizung nicht funktioniert oder auch der Platz nicht ausreicht, so daß einzelne stehen müssen. Natürlich bin ich diesen Dingen auch nachgegangen und habe dabei zutage gebracht, daß sämtliche Fahrzeuge, die auf dieser Strecke eingesetzt sind, in allerjüngster Zeit durch die zuständige Behörde untersucht und für gut befunden worden sind. Hinsichtlich der Heizungen klagt der Omnibusunternehmer sehr darüber, daß einzelne Fahrgäste an den Heizungen herumstellen mit dem Erfolg, daß sie beschädigt werden und dann natürlich nicht mehr heizen. Andererseits ist auch festgestellt worden, daß in einzelnen Fällen die Heizung deswegen nicht funktioniert hat, weil der Fahrer des Omnibusses die Vorwärmung nicht richtig bedient hat. Auf jeden Fall wird in Zukunft alles bestens funktionieren. Ich habe nur die eine Bitte an Euch, dafür zu sorgen, daß nicht jeder an der Heizung herumdreht und diese Apparate, die nicht billig sind, zerstört. Zu stehen braucht in den Omnibussen aus Stade niemand. Es stehen morgens in Stade drei Omnibusse bereit, die alle Betriebsangehörigen rechtzeitig zur Werft bringen. Die Busse fahren gleichzeitig ab und kommen abends zur selben Stunde wieder. Es besteht also nicht die geringste Veranlassung dafür, daß alles sich in einen Omnibus drängt, während die anderen mit leeren Plätzen hier bei uns auf der Werft eintreffen. Der Omnibusunternehmer hat sich auf unsere Bitte hin selbst darum gekümmert und in Stade die Platzverteilung vorgenommen, so daß auch in diesem Fall zu hoffen ist, daß in Zukunft alles klar geht.

Leider muß ich auch wieder etwas sehr Unerfreuliches erwähnen.

Bekanntlich wird bei uns die Trinkmilch im wesentlichen in Tüten ausgegeben. Im allgemeinen werden die leeren Tüten irgendwo im Gelände weggeworfen, woraus sich zunächst einmal Arbeit für alle diejenigen ergibt, die für Ordnung zu sorgen haben. Zum anderen sieht es alles andere als schön aus, wenn die Milchtüten auf Wegen und Plätzen bei uns herumliegen.

Diese Verwendung der leeren Milchtüten ist aber noch verhältnismäßig harmlos. Einige besonders törichte Belegschaftsangehörige haben sich da einen, wie sie meinen, beachtlichen Scherz ausgedacht. Sie füllen die leeren Milchtüten mit Propangas und verschließen sie dann. Die so entstandenen kleinen Gasbehälter legen sie irgendwohin und entzünden in der Nähe ein kleines Feuer. Wenn das Feuer dann die Gastüte erreicht, gibt es eine kleine Explosion. Vor ganz kurzer Zeit ist eine solche Gastüte auch auf einem Schiff ausgelegt worden. Daneben hatte man brennendes Papier gepackt. Als ein Vorarbeiter das kleine Feuer sah, wollte er es pflichtgemäß sofort ausmachen. In diesem Augenblick explodierte die Tüte und eine Flamme verbrannte dem Vorarbeiter das Gesicht. Es ist ein ausgesprochener Glücksfall, daß der Vorarbeiter sein Augenlicht nicht verloren hat.

Dieser Fall war für die Betriebsleitung Veranlassung, bekanntzumachen, daß weitere „Spielereien" dieser Art mit fristloser Entlassung geahndet werden. Außerdem wird der betreffende „Feuerwerker" zur Wiedergutmachung des evtl. eintretenden Schadens herangezogen. Ich hoffe sehr, daß dieser kurze Hinweis genügt.

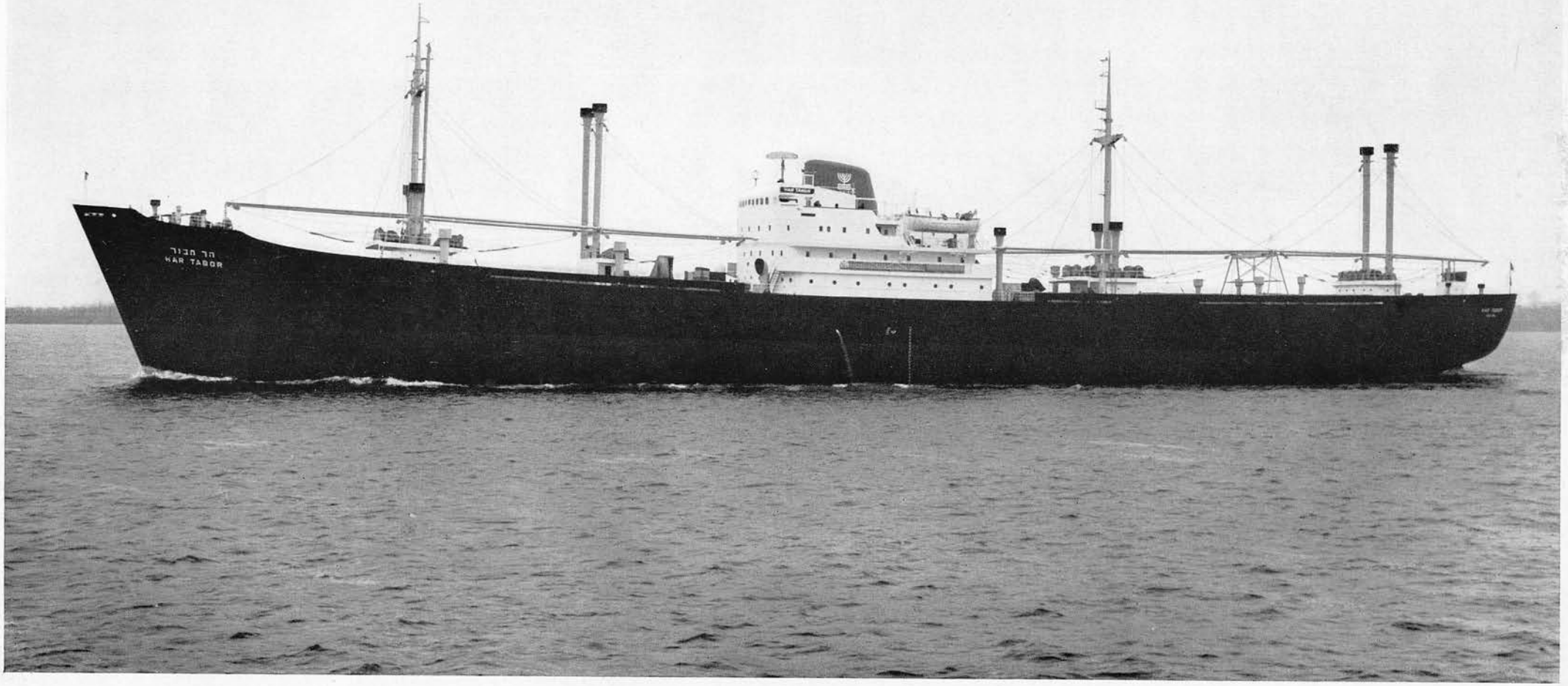
Wie ich mir von vielen Betriebsangehörigen habe erzählen lassen, und die vielen Gesuche um Urlaub für den 24. Dezember beweisen es, ist man nicht so ganz damit einverstanden, daß am 24. Dezember gearbeitet wird. Ein großer Prozentsatz unserer Belegschaft, vielleicht die Mehrheit, hätte es begrüßt, wenn der 24. mit dem 21. ausgetauscht worden wäre. Man hätte dann den Vorweihnachtstag ganz für sich und seine Familie gehabt. Außerdem wäre vermieden worden, daß manch einer sich schon „vorwärmt", um dann in fortgeschrittener, häufig leider sehr beschwingter Stimmung wieder in den Familienkreis zurückzukehren. Ich will nur hoffen, daß nicht die Weihnachtsstimmung darunter leidet. Die Betriebsleitung hat sich im Interesse der vielen auswärtigen Belegschaftsangehörigen darum bemüht, wenigsten diesen zu arbeitsfreien Tagen vor Weihnachten zu verhelfen, mit der Möglichkeit, die am 23. und 24. Dezember ausfallenden Arbeitsstunden an anderen Tagen abzuleisten.

Das hinter uns liegende Jahr hat trotz vieler Schwierigkeiten, die zu bewältigen waren, doch beachtliche Leistungen hervorgebracht. Wir werden über das von der Deutschen Werft erfüllte Arbeitsprogramm noch an anderer Stelle aus berufener Feder einiges lesen können.

Ich wünsche Euch allen ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches und gesundes Jahr 1958.

Herzlichst
Euer Klabautermann

Herausgeber Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder · Druck: Krögers Buchdruckerei, Hamburg-Blankenese



MOTOR-FRACHTSCHIFF „HAR TABOR", 15100 TDW, 14,5 KNOTEN